

Mobilitätskonzept für die Stadt Heiligenhafen - ENTWURF



Im Auftrag

Stadt Heiligenhafen
Der Bürgermeister
Fachbereich 4 – Bauen
Markt 4-5
23774 Heiligenhafen

Juli 2025

Mobilitätskonzept für die Stadt Heiligenhafen - ENTWURF

Auftraggeber: Stadt Heiligenhafen
Der Bürgermeister
Fachbereich 4 – Bauen
Markt 4-5
23774 Heiligenhafen

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Torsten Schubert
Eric Köster, M.Sc.
Igor Englisz, B.Sc.

Stand: 9. Juli 2025

Projekt: 9063K01
G:\PRJ\9000-9099\9063-Heiligenhafen\10-VU\Bericht\9063K01_VU + MK_250709.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort, Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung	5
2	Stadträumliche Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten	6
2.1	Flächennutzung, Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur	6
2.2	Pendlerbeziehung	9
2.3	Tourismus	11
2.4	Kennzahlen, Verkehrsverhalten und allgemeine Trends der Verkehrsentwicklung	13
2.5	Fußverkehr	17
2.5.1	Erreichbarkeitsanalysen im Fußverkehr	18
2.5.2	Fußverkehrsanlagen im Längsverkehr	20
2.5.3	Fußverkehrsanlagen im Querverkehr	24
2.6	Radverkehr	28
2.6.1	Radverkehrskonzept Ostholstein	28
2.6.2	Erreichbarkeitsanalysen im Radverkehr	30
2.6.3	Radverkehrsanlagen im Längsverkehr	31
2.6.4	Ruhender Radverkehr	34
2.6.5	Sonstige Angebote im Radverkehr	36
2.7	Öffentlicher Verkehr	37
2.7.1	Regionaler Nahverkehrsplan	37
2.7.2	Schienenpersonennahverkehr	39
2.7.3	Regionalbusverkehr inkl. Fernreisebusverkehr	39
2.7.4	Stadtbusverkehr	42
2.7.5	Anruflinienfahrten (ALFA)	44
2.7.6	Erreichbarkeitsanalysen und Haltestelleneinzugsbereiche	44
2.7.7	Haltestellenausstattung	46
2.8	Kfz-Verkehr	49
2.8.1	Fließender Kfz-Verkehr	49
2.8.2	Ruhender Kfz-Verkehr	54
2.9	Verkehrssicherheit / Unfallgeschehen	59
2.10	Sonstige (touristische) Mobilitätsangebote	61
2.10.1	Bimmelbahn	61
2.10.2	Verleihangebote	63
3	Zielkonzept / verkehrliches Leitbild	64
3.1	Wertziele	64
3.1.1	Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer	64
3.1.2	Unversehrtheit / Verkehrssicherheit	64
3.1.3	Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung	64
3.1.4	Nachhaltigkeit und Klimaschutz	65
3.1.5	Konkretisierung, Evaluierung, Fortschreibung, institutionelle Verankerung	65
3.1.6	Information, Kommunikation und Partizipation	66

3.2	Planungsorientierte Handlungsziele	66
3.2.1	Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung (Wechselwirkungen zur Stadtplanung)	66
3.2.2	Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes	66
3.2.3	Effiziente Abwicklung des Stadtverkehrs	67
3.2.4	Nachhaltige Angebote für den touristischen Verkehr	68
3.2.5	Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr	68
3.2.6	Vernetzung der Verkehrssysteme	69
3.2.7	Attraktivierung des Straßenraums	69
4	Mängel- und Potenzialanalyse	70
4.1	Fußverkehr	70
4.2	Radverkehr	72
4.3	Öffentlicher Nahverkehr	74
4.4	Kfz-Verkehr	75
4.5	Verkehrssicherheit	77
4.6	Fazit	77
5	Mobilitätskonzept	79
5.1	Städtebau	79
5.2	Fußverkehr	81
5.2.1	Netzkonzeption	82
5.2.2	Innenstadtkonzept	83
5.2.3	Baukastensystem Fußverkehr	84
5.2.3.1	Längsverkehr	84
5.2.3.2	Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen	87
5.2.3.3	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	88
5.2.3.4	Möblierung und Wegweisung	88
5.2.3.5	Barrierefreiheit	90
5.2.3.6	Unterhaltung und Pflege	92
5.2.4	Konkretisierung und Einzelmaßnahmen	92
5.3	Radverkehr	94
5.3.1	Netzkonzeption	94
5.3.2	Baukasten Radverkehr	96
5.3.2.1	Formen der Radverkehrsführung im Längsverkehr	96
5.3.2.2	Querverkehr	100
5.3.2.3	Gestaltung von Kreuzung und Einmündungen	101
5.3.2.4	Ausstattung von Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen	104
5.3.2.5	Wegweisung	105
5.3.2.6	Investitionsrahmen, Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen	106
5.3.3	Konkretisierung und Einzelmaßnahmen	107
5.3.3.1	Sundweg	107
5.3.3.2	Bergstraße	108

5.3.3.3	Elefantenbrücke.....	108
5.3.3.4	Steinwarder	109
5.4	Öffentlichen Verkehr	109
5.4.1	Netzkonzeption	110
5.4.2	Baukasten öffentlicher Nahverkehr	114
5.4.2.1	Haltestellenausstattung	114
5.4.2.2	Transportmittelwahl	115
5.4.3	Empfehlung.....	116
5.5	Kfz-Verkehr.....	117
5.5.1	Netzkonzeption	117
5.5.2	Parkraumkonzept.....	121
5.5.3	Elektromobilität	127
5.5.4	Einzelmaßnahmen.....	129
5.6	Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen	132
5.6.1	Gebietspotential.....	132
5.6.2	Baukasten unterstützende Maßnahmen	134
5.6.2.1	Stationen für Sharingmodelle (Multimodale-Mobilität)	134
5.6.2.2	Fahrzeuge für Sharingdienste.....	135
5.6.2.3	Sharingmodelle.....	136
5.6.2.4	Mobilitätsapp	137
5.6.2.5	Autonomes Fahren	137
5.6.3	Empfehlung.....	138
6	Zusammenfassung	140
7	Literaturverzeichnis.....	158
8	Anlagen.....	160

Hinweis:

Aus Gründen der Lesbarkeit wird im folgenden Text bei der Nennung und Bezeichnung von Personen oder Personengruppen etc. die männliche Form verwendet, nichtsdestoweniger beziehen sich sämtliche Aussagen und Angaben gleichermaßen auf Angehörige aller Geschlechtsidentitäten.

1 Vorwort, Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung

Mit dem Mobilitätskonzept verfolgt die Stadt Heiligenhafen das Ziel, eine zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklung des städtischen Verkehrs zu gestalten. Aufbauend auf bestehenden Planungsgrundlagen – insbesondere dem Verkehrskonzept Innenstadt sowie den Rahmenplänen für die Innenstadt – wird mit dem nun vorliegenden gesamtstädtischen Konzept eine integrierte Betrachtung aller relevanten Verkehrsarten vorgenommen.

Im Fokus des Mobilitätskonzepts steht die Analyse der heutigen verkehrlichen Rahmenbedingungen und die Entwicklung konkreter Maßnahmen für eine stadtverträgliche Mobilität. Betrachtet werden dabei der Fuß- und Radverkehr, der öffentliche Nahverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr. Ziel ist es, die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse miteinander in Einklang zu bringen, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und gleichzeitig den öffentlichen Raum effizienter und gerechter zu nutzen.

Der historische Stadtkern, das begrenzte Flächenangebot im Straßenraum sowie bestehende Engpässe in der Verkehrsführung stellen dabei besondere Herausforderungen dar. Das Mobilitätskonzept legt deshalb einen besonderen Schwerpunkt auf die Verbesserung der Infrastruktur für den Umweltverbund und die Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten sicherer, attraktiver und klimafreundlicher Mobilitätsformen.

Die Grundlagen für die Analyse und Maßnahmenentwicklung bilden die Auswertung vorhandener Daten, örtliche Begehungen sowie Gespräche mit lokalen Akteurinnen und Akteuren. Das Mobilitätskonzept empfiehlt strategische Handlungsansätze für die künftige Verkehrsplanung in Heiligenhafen. Es schafft die planerische Grundlage für konkrete Projekte und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen, um die Mobilität in der Stadt nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten.

2 Stadträumliche Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten

2.1 Flächennutzung, Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur

Das Stadtgebiet der Stadt Heiligenhafen umfasst eine Fläche von insgesamt rund 1.800 ha. 54 % der Gemeindeflächen entfallen auf Vegetationsflächen. Weitere 18 % sind als Gewässerflächen ausgewiesen. Die verbleibenden Flächen sind als Siedlungsflächen (21 %) und Verkehrsflächen (8 %) zu klassifizieren. Die Siedlungsflächen lassen sich weiter nach Wohnen, Industrie und Gewerbe, Sport, Freizeit und Erholung, Friedhof und sonstigen Siedlungsflächen differenzieren.

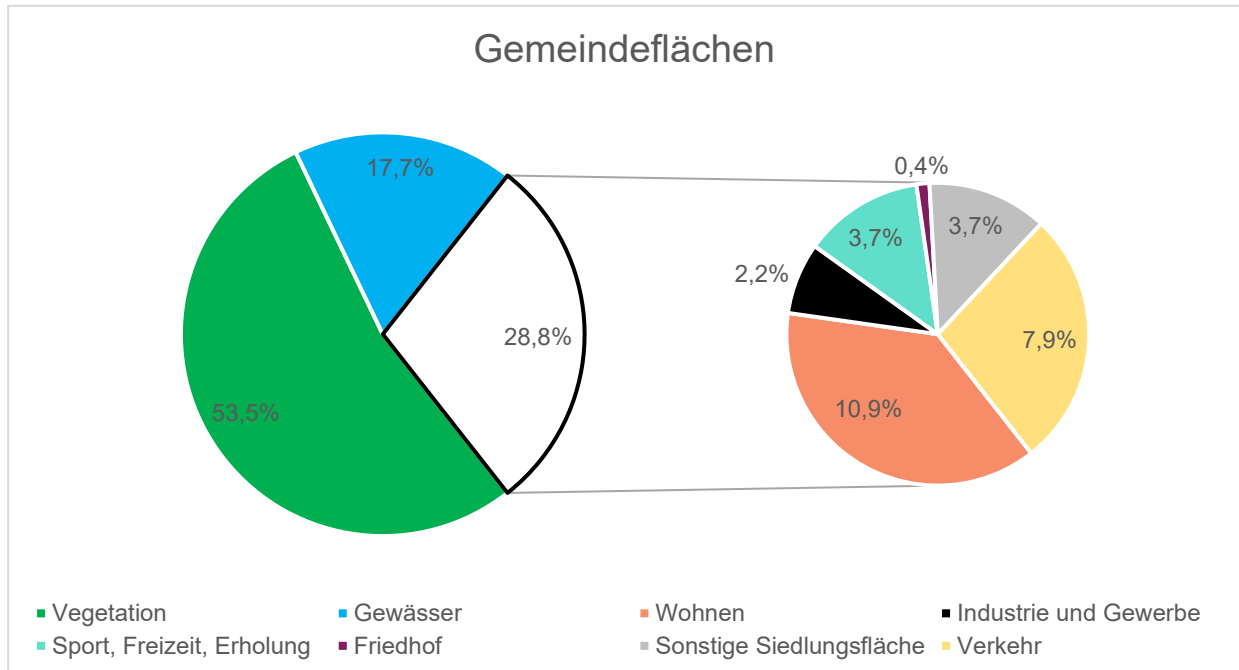


Abbildung 1: Flächennutzungen im Gemeindegebiet (eigene Darstellung, Datengrundlage: [1])

In der Stadt Heiligenhafen leben derzeit rund 9.370 Personen (Stand: 2023). Im Jahr 2000 waren es rund 9.220 Personen. Nachdem ca. im Jahr 2005 ein Maximum erreicht war (9.340 Einwohner), sind die Einwohnerzahlen bis ca. 2013 auf rund 9.060 Personen gesunken. Seit 2013 sind die Einwohnerzahlen nahe kontinuierlich gestiegen. Im Fazit dieser Betrachtung ist somit festzustellen, dass die Bevölkerungszahlen in den vergangenen rund 20 Jahren nahezu konstant geblieben sind und die jährlichen Veränderungen eher als Schwankungen zu bewerten sind. Allerdings zeigt die jüngere Vergangenheit auch wieder ein zwar geringes, aber kontinuierliches Wachstum (vgl. Abbildung 2). Die weitgehende Konstanz der Bevölkerungszahlen im betrachteten Zeitraum ist einerseits durch deutlich mehr Sterbefälle als Geburten (natürliches Bevölkerungssaldo) geprägt. Die daraus zu erwartenden Bevölkerungsrückgänge werden durch das deutlich positive Wanderungssaldo der Stadt Heiligenhafen ausgeglichen (ca. 790 Zuzüge bei 610 Fortzügen im Jahr 2023).

Abbildung 2 zeigt auch die Entwicklung der Altersstruktur in Heiligenhafen. Im Jahr 2000 waren rund 16 % der Bevölkerung der Altersgruppe der bis 17-jährigen und rund 23 % der Altersgruppe der mindestens 65-jährigen zuzuordnen. Diese Altersstruktur hat sich in den vergangenen ca. 20 Jahren maßgeblich verändert. Der Anteil der jungen Bevölkerung ist auf rund 11 % gesunken, wohingegen der Anteil der älteren Bevölkerung auf fast 35 % gestiegen ist. Auch der Anteil der Personen im Alter zwischen 18 und 64 Jahren ist von rund 61 % auf ca. 54 % gesunken.

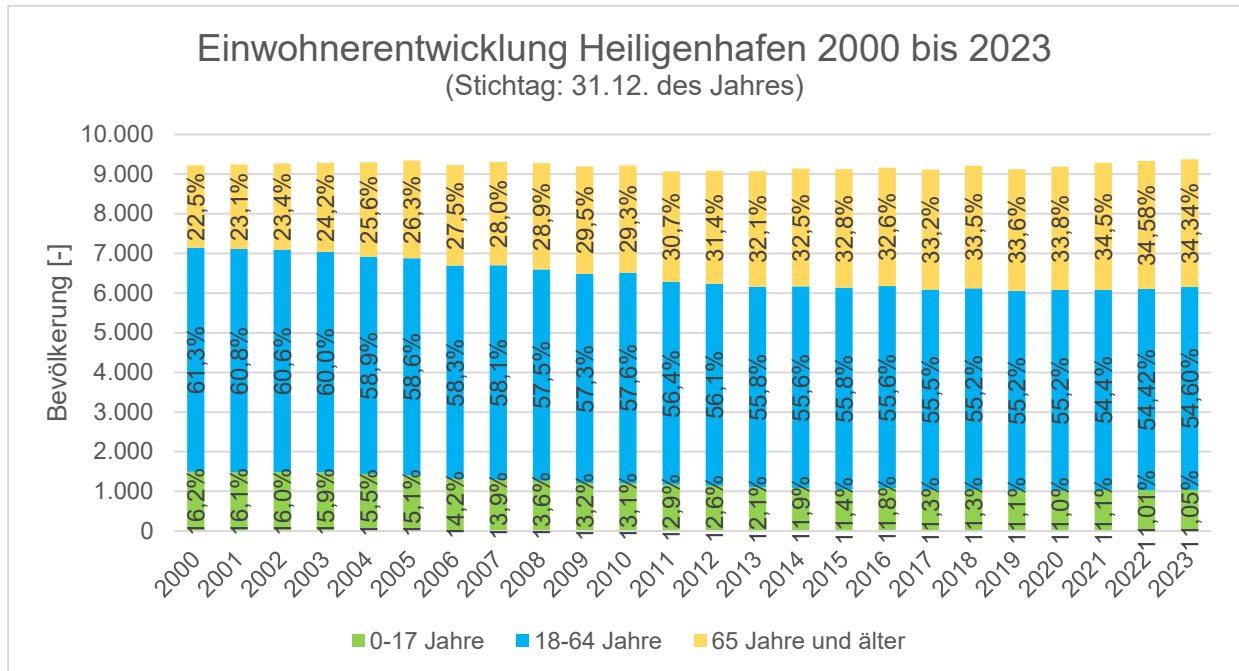


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur 2000 bis 2023 (eigene Darstellung, Datengrundlage: [1])

Die Zahlen der amtlichen Statistik weichen erfahrungsgemäß von den Zahlen der lokalen Einwohnermeldeämter ab. Dies gilt auch für die Stadt Heiligenhafen. Die Stadt Heiligenhafen gibt zum Stichtag der Auswertung (30. Juni 2023) die Einwohnerzahl im Jahr 2023 mit 9.690 Einwohnern an. Wie diese Abweichungen zwischen den lokalen Daten und den Daten des statistischen Landesamtes entstehen/entstanden sind, konnte nicht ermittelt werden. Die inhaltliche Abgrenzung beider Datensätze ist jedoch identisch.

Abschätzungen zur zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung einer Region sind in der Regel mit Unsicherheiten verbunden und werden zum Teil maßgeblich durch unvorhersehbare Ereignisse geprägt. Die kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Kreis Ostholstein wies für Heiligenhafen zwischen 2014 und 2030 einen Rückgang der Bevölkerung von rund 350 Personen aus, wobei bereits die Erfahrungen aus den starken Wanderungsbewegungen aus Syrien nach Mitteleuropa berücksichtigt sind. Diese Prognose muss spätestens seit den erheblichen weiteren Wanderungsbewegungen in Folge des Krieges in der Ukraine als überholt betrachtet werden. Daher hat auch die Wohnraumbedarfsanalyse für die Stadt Heiligenhafen eine eigene Bevölkerungsprognose erarbeitet.

Die Wohnraumbedarfsanalyse der Stadt Heiligenhafen [2] weist, basierend auf unterschiedlichen Annahmen, folgende Werte für die Basisvariante „moderates Wachstum bis 2030“ und die obere Variante „konstantes Wachstum“ aus. Beide Prognosen zeigen, dass nach einem weiteren Anstieg der Einwohnerzahlen bis ca. 2030 die Bevölkerung bis 2040 jedoch gegenüber dem Stand 2030 zurückgehen wird. Im Falle der Basisprognose sinkt die Einwohnerzahl bis 2040 unter den Wert von 2021.

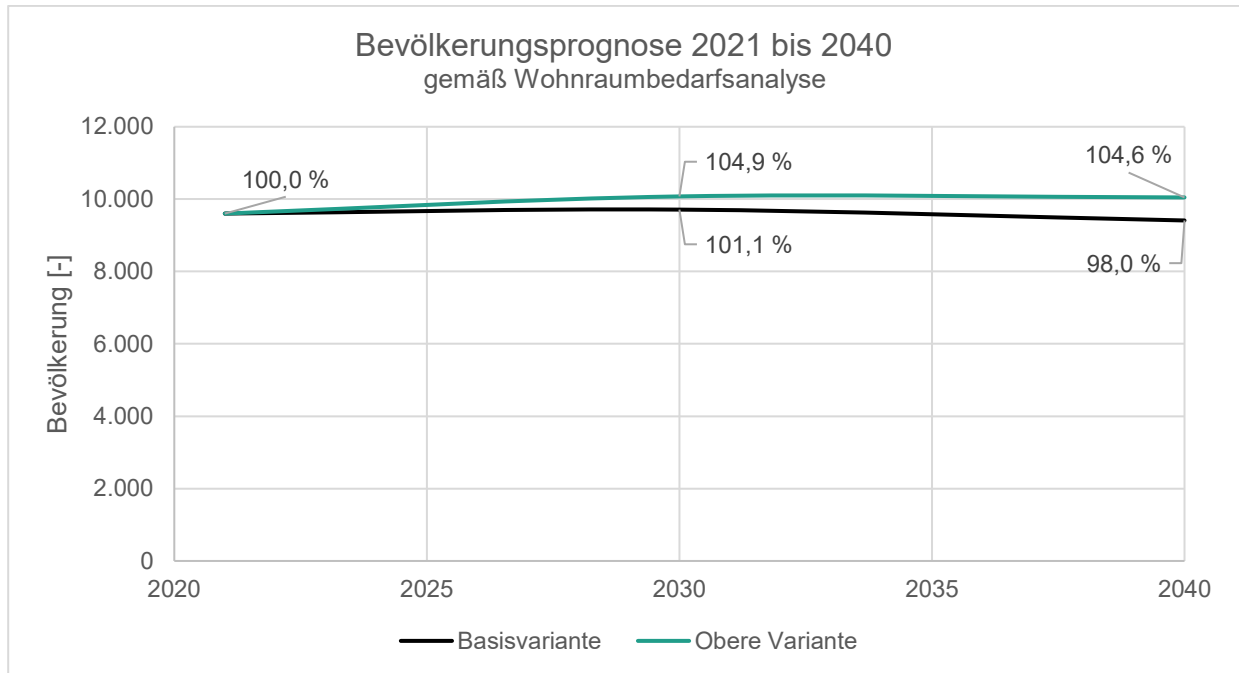


Abbildung 3: Bevölkerungsprognose bis 2040 (eigene Darstellung, Datengrundlage: [2])

Zudem weist die Wohnraumbedarfsanalyse darauf hin, dass sich auch der demografische Wandel fortsetzen wird. Die Anzahl der jungen Bevölkerung wird voraussichtlich weiter abnehmen und im Jahr 2040 einen Anteil von nur noch rund 9 % aufweisen. Im Gegensatz dazu wird der Anteil der älteren Bevölkerung von 34 % im Jahr 2021 auf rund 39 % im Jahr 2040 ansteigen. Die folgende Abbildung zeigt die Veränderung der Bevölkerungsstruktur basierend auf den Zahlen der oberen Variante der Wohnraumbedarfsprognose.

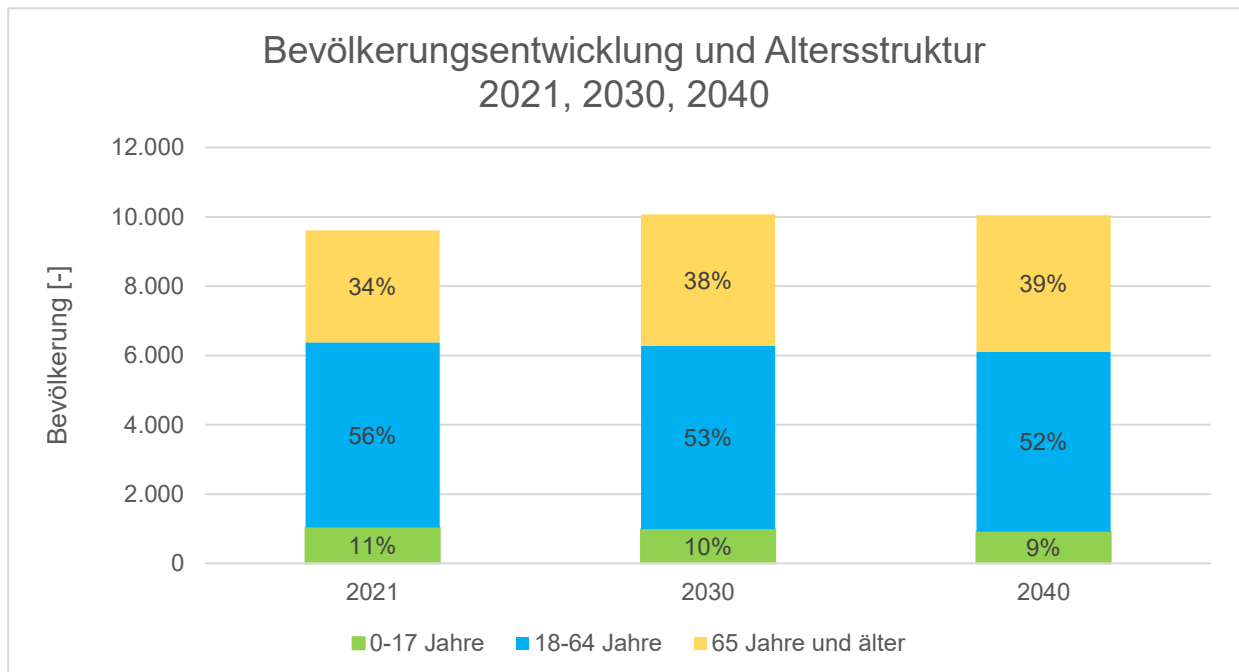


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur bis 2040 (eigene Darstellung; Datengrundlage: [2])

2.2 Pendlerbeziehung

Die Stadt Heiligenhafen besitzt als Unterzentrum eine entsprechende Versorgungsfunktion für das Umland der Stadt. Insofern sind bei verkehrlichen Betrachtungen auch immer die Pendlerbeziehungen der Stadt Heiligenhafen mit dem (weiteren) Umland zu betrachten.

Zumindest in Bezug auf die arbeitsbezogenen Pendlerströme wird die Bedeutung der Stadt für die umliegenden Gemeinden nur eingeschränkt sichtbar. Zum Arbeiten verlassen mehr Personen die Stadt Heiligenhafen als aus dem Umland in die Stadt kommen (Auspendlerüberschuss). Das Pendlersaldo ist im gesamten Zeitraum entsprechend deutlich negativ (zwischen ca. -570 Personen im Jahr 2012 und rund -1.000 Personen im Jahr 2019).

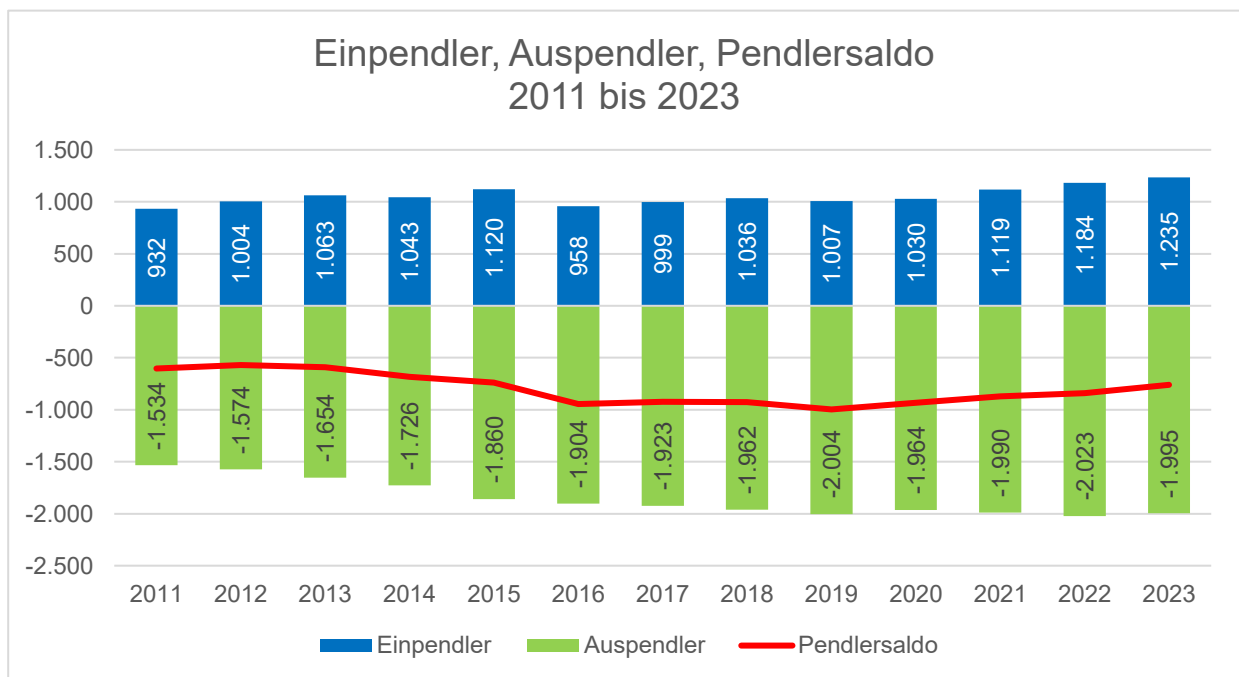


Abbildung 5: Einpendler, Auspendler und Pendlersaldo – 2011 bis 2023 (eigene Darstellung; Datengrundlage: [3])

Im Jahr 2023 waren in der Stadt Heiligenhafen rund 3.260 Personen als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet (Wohnort). Etwa 1.270 Personen davon arbeiten auch in Heiligenhafen (Wohnort = Arbeitsort). Bei ca. 2.510 Arbeitsplätzen werden somit rund die Hälfte der Arbeitsplätze von Personen aus Heiligenhafen genutzt.

Die stärksten Einpendlerbeziehungen nach Heiligenhafen bestehen mit folgenden Gemeinden (Berichtsstand Juni 2023 [4]):

- Oldenburg in Holstein (230 Einpendler)
- Fehmarn (190 Einpendler)
- Großenbrode (120 Einpendler)
- Gremersdorf (100 Einpendler)

Die Städte Lübeck, Kiel und Hamburg sind bezogen auf die Einpendler nach Heiligenhafen mit nur jeweils rund 20 Einpendlern weitgehend bedeutungslos.

Die bedeutendsten Auspendlerbeziehungen bestehen ebenfalls mit den Gemeinden [4]:

- Oldenburg in Holstein (400 Auspendler)
- Neustadt in Holstein (330 Auspendler)
- Fehmarn (200 Auspendler)
- Großenbrode (150 Auspendler)
- Eutin (120 Auspendler)

Nach Lübeck pendeln noch rund 90 Personen. Die Bedeutung der Städte Hamburg (100 Auspendler) und Kiel (50 Auspendler) ist wiederum eher gering. Diese Zahlen entsprechen ungefähr den Daten der Wohnraumbedarfsanalyse [2], sind aber aufgrund des abweichenden Bezugsjahres nicht vollständig identisch.

Im Jahr 2023 waren in Heiligenhafen zudem rund 890 Personen als geringfügig entlohnte Beschäftigte gemeldet (Wohnort – Summe aus Haupt- und Nebenbeschäftigung). Dem stehen rund 840 Arbeitsplätze für geringfügig entlohnte Beschäftigte gegenüber. Jeweils rund 60 % sind ausschließlich geringfügig beschäftigt. Rund 40 % gehen einer geringfügigen Beschäftigung als „Nebenjob“ nach [5]. Weitere Angaben (z.B. Pendlerdaten) liegen für die geringfügig Beschäftigten nicht vor.

Bei der Bewertung dieser Zahlen im verkehrlichen Sinne ist zu beachten, dass die hier angegebenen „Pendler“ nicht automatisch auch tatsächlich pendeln und damit Ortsveränderungen zum Zwecke der Arbeit realisieren. Dies ist einerseits mit der spätestens seit der Corona-Pandemie deutlich stärker genutzten Arbeit im Homeoffice zu begründen. Andererseits handelt es sich bei den Arbeitsorten „nur“ um die Meldeadresse der Sozialversicherung. Der tatsächliche Arbeitsort muss nicht mit der Meldeadresse identisch sein.

Sonderthema Homeoffice

Das statistische Bundesamt gibt in der Pressemitteilung N032 vom 26. Juni 2024 an, dass 23,5 % aller Erwerbstätigen zumindest gelegentlich im Homeoffice arbeiten [6]. Zwar geht der Anteil in den letzten Jahren nach der Corona-Pandemie wieder leicht zurück (24 % im Jahr 2022 und 24,9 % im Jahr 2021), jedoch liegt der Anteil auch weiterhin deutlich über dem „Vor-Corona-Niveau“ (rund 13 % im Jahr 2019). Dieser vergleichsweise geringe Rückgang nach der Coronazeit gibt aber nur einen Teil der Homeoffice-Nutzung wieder. Insbesondere der Vergleich der Jahre 2019 bis 2023 zeigt, dass „nur“ rund 26 % der Erwerbstätigen ausschließlich im Homeoffice arbeiten (im Jahr 2019 und 2023). In den Jahren 2020 und 2021 waren es rund 40 %. Der Anteil der Erwerbstätigen, die mindestens die Hälfte der Arbeitstage im Homeoffice arbeiten, ist hingegen deutlich angestiegen (17 % im Jahr 2019; 30 % im Jahr 2023) und ist seit dem Beginn der Corona-Pandemie weitgehend unverändert. Schließlich ist der Anteil der Erwerbstätigen, die weniger als die Hälfte der Arbeitstage im Homeoffice arbeiten in der Coronazeit deutlich zurück gegangen und nach dem Jahr 2021 wieder deutlich angestiegen. Letztendlich sind bei der Bewertung der Daten aber auch die unterschiedlichen Wirtschaftszweige zu beachten, in denen zum Teil deutlich unterschiedliche Homeoffice-Anteile festzustellen sind. Die Anteile können in einer Spannweite von rund 6 % im Gesundheitswesen und rund 75 % bei IT-Dienstleistungen angegeben werden.

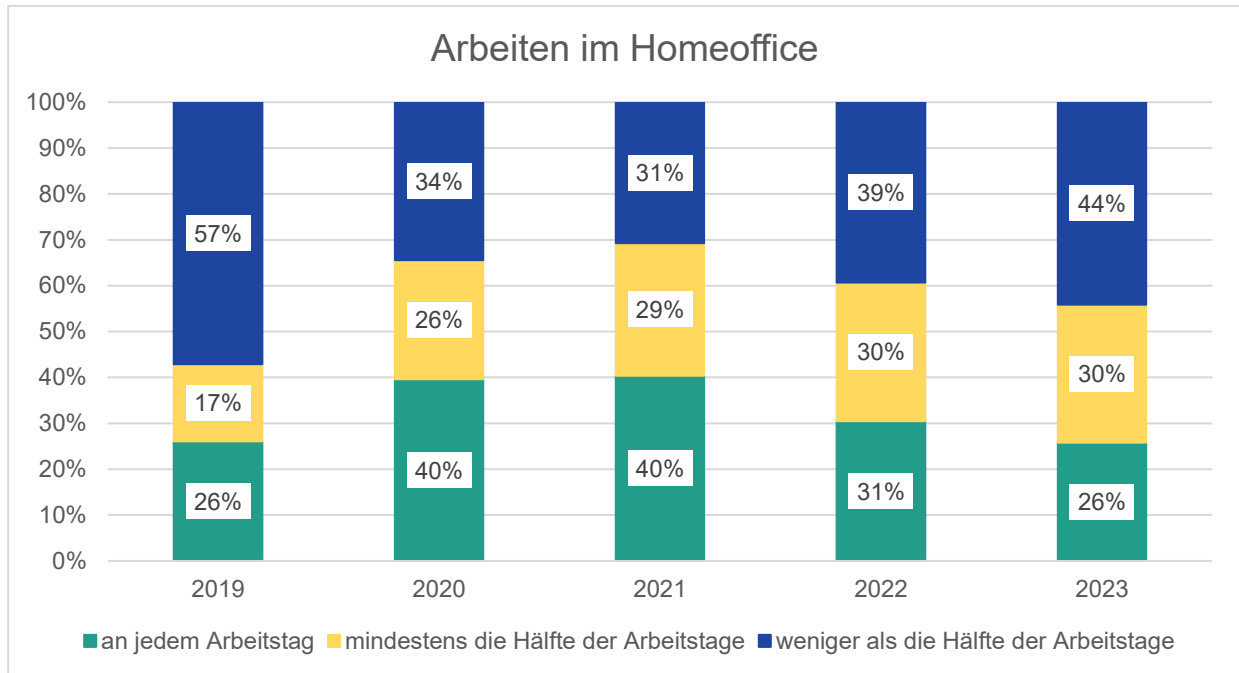


Abbildung 6: Arbeiten im Homeoffice (eigene Darstellung; Datenquelle: [6])

2.3 Tourismus

Bedingt durch die attraktive Lage an der Ostsee hat die Stadt Heiligenhafen ein hohes Tourismuspotenzial und -aufkommen, welches sich unter anderem in hohen Übernachtungszahlen zeigt. Dies ist im Mobilitätskonzept nicht zu vernachlässigen, da der Tourismussektor auch eine wichtige Einnahmequelle der Stadt darstellt und bedingt durch die hohe Touristenzahl auch starke Verkehrsaufkommen im Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr verursacht.

Die Statistiken der Stadt Heiligenhafen zeigen eine erhebliche Zunahme der Übernachtungszahlen in den vergangenen Jahren seit 2010. Konnte die Stadt im Jahr 2010 noch rund 460.000 Übernachtungen verzeichnen, waren es im Jahr 2019 bereits rund 880.000 Übernachtungen (+90 %). Zwar gingen die Übernachtungszahlen in den Jahren 2020 und 2021 auf rund 810.000 bzw. 850.000 zurück. Im Jahr 2022 wurde jedoch ein neuer Höchststand von über 930.000 Übernachtungen erreicht. Somit haben sich die Übernachtungszahlen zwischen 2010 und 2022 etwa verdoppelt. Die Bettenzahl stieg im gleichen Zeitraum von rund 6.700 auf rund 8.000 und damit in einem deutlich geringeren Maß als die Übernachtungszahlen (+20 %).

Neben den Übernachtungsgästen kann die Stadt Heiligenhafen aber auch zahlreiche Tagesgäste begrüßen. In einer Präsentation des dwif im Auftrag der Tourismus-Service-Heiligenhafen HVB GmbH & Co.KG wird die Anzahl der Tagesgäste mit rund 500.000 pro Jahr angegeben [7].

In Bezug auf die verkehrlichen Wirkungen des Gästeaufkommens ist insbesondere die jahreszeitliche Verteilung von maßgebender Bedeutung. Während der Sommermonate nimmt das Verkehrsaufkommen in vielen Städten spürbar ab, da beispielsweise Beschäftigte verreisen und der Schulverkehr aufgrund der Ferien entfällt. Besonders in Metropolen wie Berlin oder Hamburg zeigt sich dieser Effekt deutlich. In touristisch geprägten Regionen lässt sich jedoch oft ein gegenteiliger Trend beobachten. Dies verdeutlicht Abbildung 7, welche die monatliche Verteilung der Übernachtungszahlen über die letzten Jahre wiedergibt. Die Monate Juli und August sind die am stärksten durch Tourismus geprägten Monate des Jahres mit Anteilen von bis zu 25 %. Die Abbildung zeigt aber

auch anschaulich, dass die Bedeutung der Sommermonate kontinuierlich abnimmt. Während im Jahr 2010 noch rund 80 % der Übernachtungen in den Monaten Mai bis September zu verzeichnen waren, sind im Jahr 2022 nur noch rund 66 % im gleichen Zeitraum festzustellen. Eine gleichmäßigere Verteilung des Touristenaufkommens ist in Bezug auf verkehrliche Angebote vorteilhaft, da so die notwendigen Kapazitäten besser genutzt und Angebote nicht auf vergleichsweise wenige Tage bzw. Wochen im Jahr ausgelegt werden müssen.

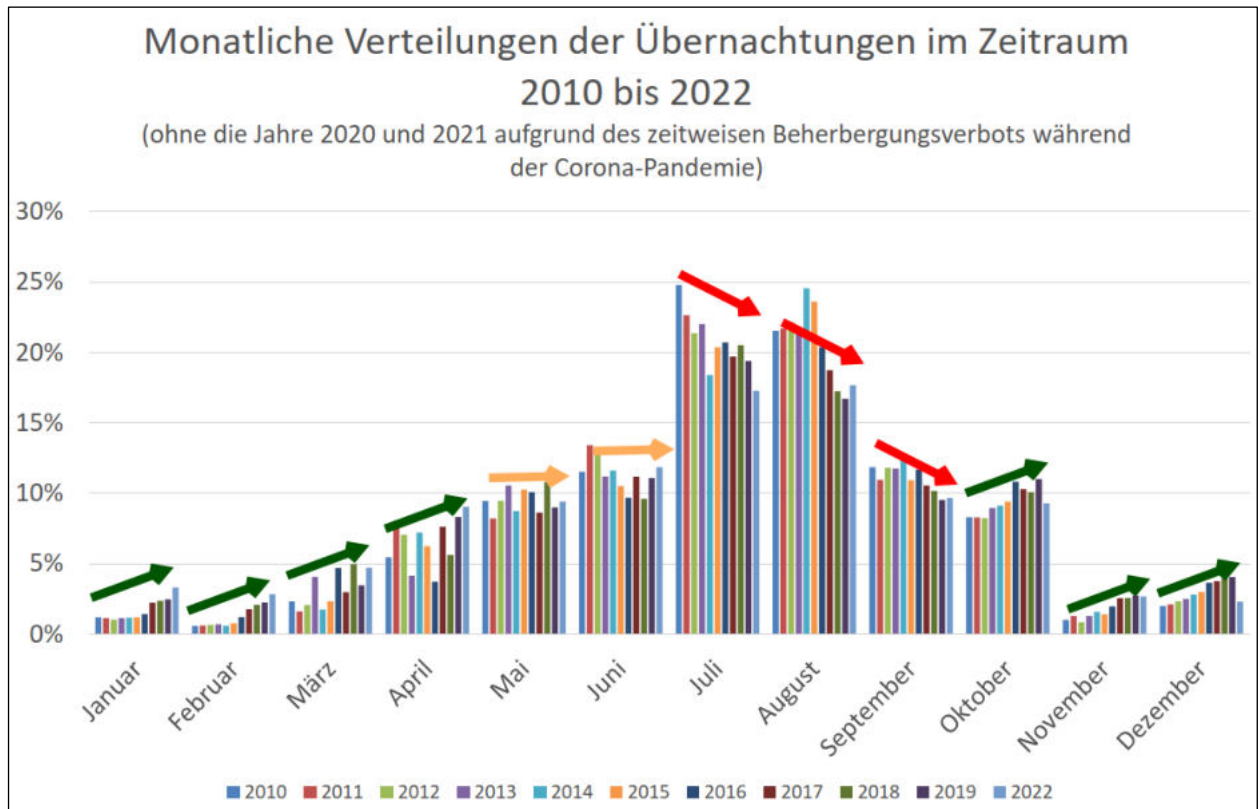


Abbildung 7: Monatliche Verteilung der Übernachtungszahlen in den Jahren 2010 bis 2022 (eigene Darstellung)

Das Beherbergungsangebot konzentriert sich auf das westliche und nördliche Stadtgebiet. Neben dem Ferienpark im Westen sind insbesondere die Straßen Steinwarder und Graswarder mit zahlreichen und größeren Übernachtungsangeboten zu nennen. Ferienwohnungen und -häuser verteilen sich zusätzlich im gesamten Stadtgebiet. Ein Stellplatz für Reisemobile befindet sich südöstlich des Ferienparks am Eichholzweg und verfügt über rund 100 Stellplätze.

Das Tourismusangebot für den Radverkehr in Heiligenhafen weist bereits einige Angebote auf. Zwar gibt es verschiedene Fahrradthemenrouten, die auch die umliegenden Ortschaften einbeziehen, jedoch verlaufen diese größtenteils über eine wenig ausgebaute Infrastruktur mit nur vereinzelt ausgewiesenen Fahrradwegen. Auch Fahrrad-Leihangebote sind zwar vorhanden, jedoch nur in begrenztem Umfang. Ergänzend dazu stehen einige allgemein zugängliche Service-Einrichtungen zur Verfügung (Reparaturstationen, Schließfächer).

2.4 Kennzahlen, Verkehrsverhalten und allgemeine Trends der Verkehrsentwicklung

Zur Beschreibung des aktuellen Verkehrsgeschehens in Heiligenhafen ist neben der Analyse der tatsächlichen Verkehrsmengen und der Bewertung der Verkehrsinfrastruktur auch eine Beschreibung von grundsätzlichen Kennzahlen des Verkehrsverhaltens notwendig. Da für die Stadt Heiligenhafen jedoch keine konkreten und ausschließlich auf das Gemeindegebiet der Stadt bezogenen Daten vorliegen, werden vorrangig die Ergebnisse Mobilität in Deutschland-Erhebungen (kurz: MiD) aus dem Jahr 2017 zur Beschreibung genutzt [8]. Zwar ist der Kreis Ostholstein Bestandteil der Metropolregion Hamburg, dennoch sind im entsprechenden Regionalbericht der MiD-Erhebungen keine Angaben zum Kreis Ostholstein enthalten. Mit nur rund 110 befragten Haushalten sind die Ergebnisse für den Kreis statistisch nicht repräsentativ.

Seit Anfang 2023 werden erneute Befragungen zur Fortschreibung der Mobilität in Deutschland-Erhebung durchgeführt. Die bundesweiten Ergebnisse wurden am 25. März 2025 in einer Pressekonferenz vorgestellt. Mit einer Veröffentlichung regionaler Ergebnisberichte ist jedoch erst Mitte 2025 zu rechnen. Inwieweit dann ein ausreichender Stichprobenumfang für den Kreis Ostholstein erreicht werden kann, bleibt abzuwarten.

Für den Kreis Ostholstein kann jedoch auf eine Erhebung des Deutschen Gewerkschaftsbundes mit dem Titel Mobilität in Ostholstein zurückgegriffen werden [9]. Aufgrund der gewählten Methodik und des erreichten Stichprobenumfangs sind aber auch diese Daten im statistischen Sinne ggf. nicht repräsentativ. Dennoch liefern die ermittelten Verkehrsmittelanteile wertvolle Anhaltspunkte zur Verkehrsmittelwahl in der Region und ermöglichen eine grundlegende Einschätzung der Mobilitätsstrukturen. Insgesamt wurden 211 Fragebögen vollständig ausgefüllt. Teilnehmen konnten alle Personen, die in Ostholstein wohnen oder arbeiten. Die Teilnehmer sind mit einem Anteil von rund 66 % als Arbeitnehmer/Angestellte/Selbständige beschrieben. Schüler, Studenten und Auszubildende waren mit einem Anteil von rund 12 % vertreten. 17 % der Teilnehmer geben an, im Ruhestand zu sein.

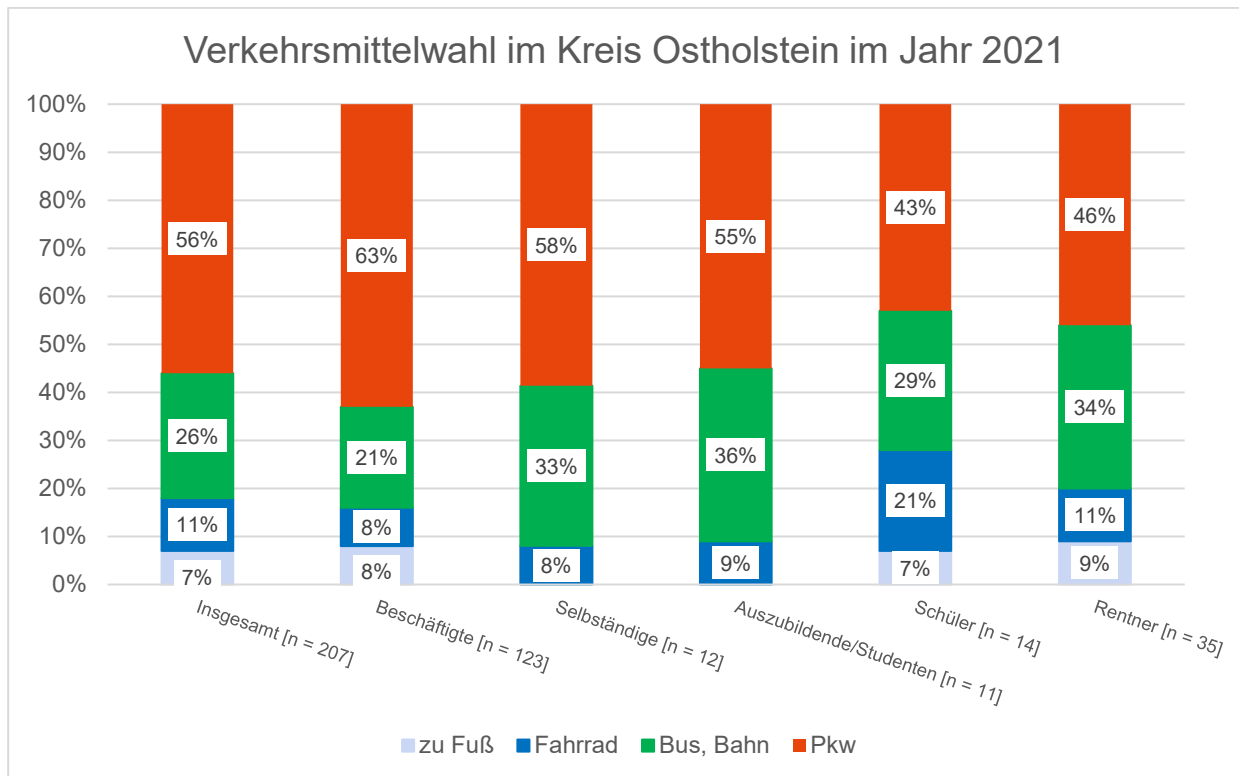


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl im Kreis Ostholstein im Jahr 2021 (eigene Darstellung; Datengrundlage: [9])

Bei der Interpretation der Daten ist die deutliche Prägung des Gesamtergebnisses durch den hohen Anteil Beschäftigter zu beachten. Darüber hinaus ist in vergleichbaren Erhebungen oft festzustellen, dass die Anteile des Rad- und insbesondere des Fußverkehrs (deutlich) unterschätzt werden. Dies wird zum Teil damit begründet, dass es sich bei Fußwegen oft nur um kurze Wege handelt, die nicht als relevante Wege wahrgenommen werden und/oder beim Ausfüllen der Fragebögen „vergessen“ werden. Der Anteil der Fußwege von weniger als 10 % ist hier mit hoher Wahrscheinlichkeit zu gering und wird eher in einem Wertebereich zwischen 20 und 30 % zu erwarten sein. Die insgesamt starke Prägung der Verkehrsmittelwahl mit Wegeanteilen von rund 50 bis 60 % erscheint jedoch grundsätzlich plausibel und ist mit den Pkw-Anteilen im Land Schleswig-Holstein gut vergleichbar. Die Anteile der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) ist ebenfalls überraschend, da die landesweiten Erhebungen in Schleswig-Holstein ÖV-Anteile von rund 10 % ermitteln, wie die Ergebnisse der kontinuierlichen Marktforschung zum öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein anschaulich dokumentieren [10]. Diese Untersuchung differenziert die Ergebnisse zudem auch nach Gebietskategorien. Der Kreis Ostholstein ist hier den ländlichen Kreisen zuzuordnen. Ländliche Kreise zeichnen sich dabei insbesondere durch etwas geringere Anteile im Fuß- und Radverkehr, in öffentlichen Verkehrsmitteln und bei den Pkw-Mitfahrern mit jeweils rund 1,0 bis 2,5 Prozentpunkten niedrigeren Anteilen und einen entsprechend höheren motorisierten Individualverkehrsanteil (50 % statt 44 %) aus.

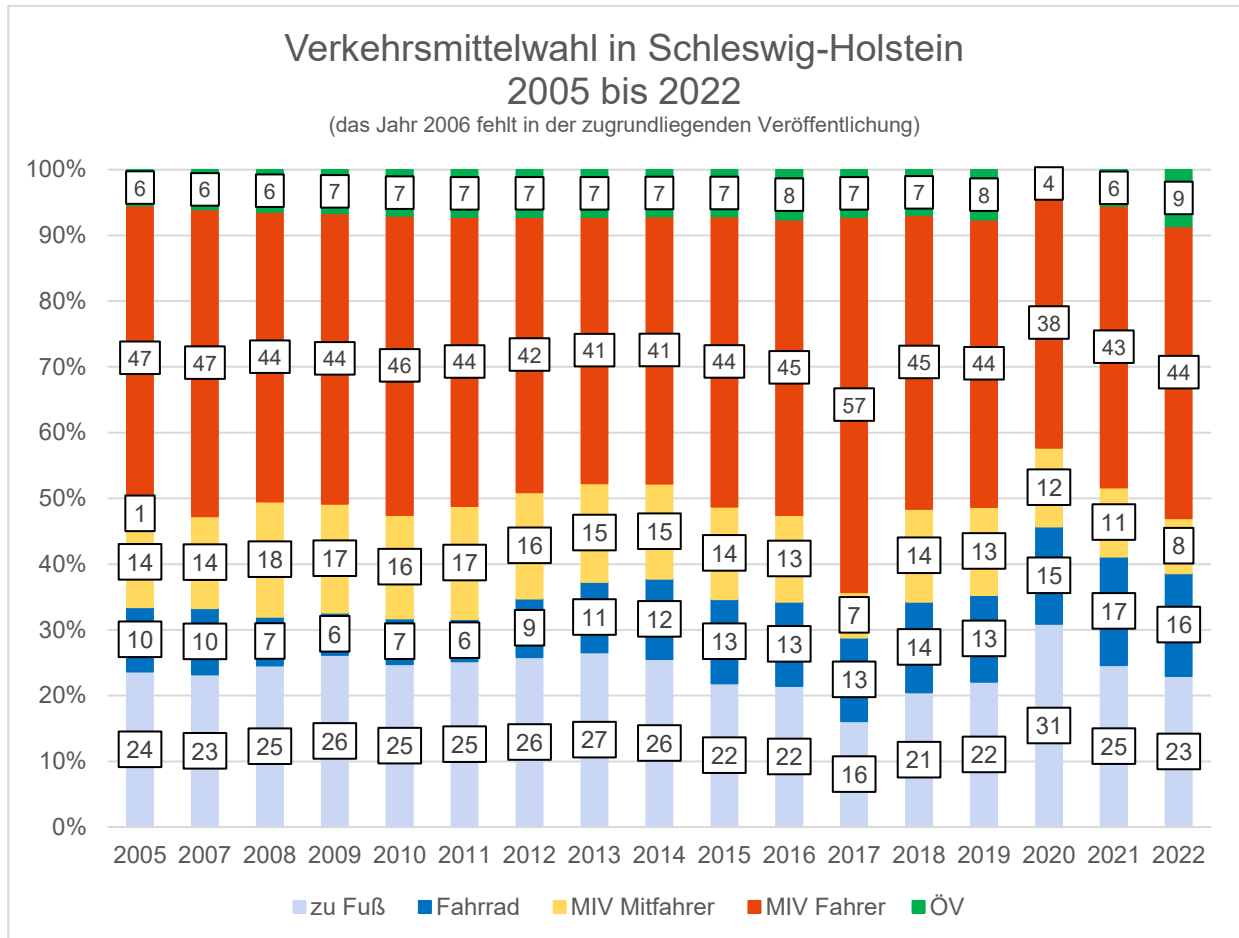


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl in Schleswig-Holstein 2005 bis 2022 (eigene Darstellung; Datengrundlage: [10])

Bezogen auf den Kreis Ostholstein liefert der Vierte Regionale Nahverkehrsplan [11] zusätzliche Informationen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Kreisgebiet. Für den Zeitraum von 2007 bis 2017 wird der ÖV-Anteil zwischen rund 3,0 % in den Jahren 2007 und 2008 und etwa 6,5 % im Jahr 2014 angegeben. Der schwankende Verlauf zeigt aber eine kontinuierliche Zunahme des ÖV-Anteils im betrachteten Zeitraum.

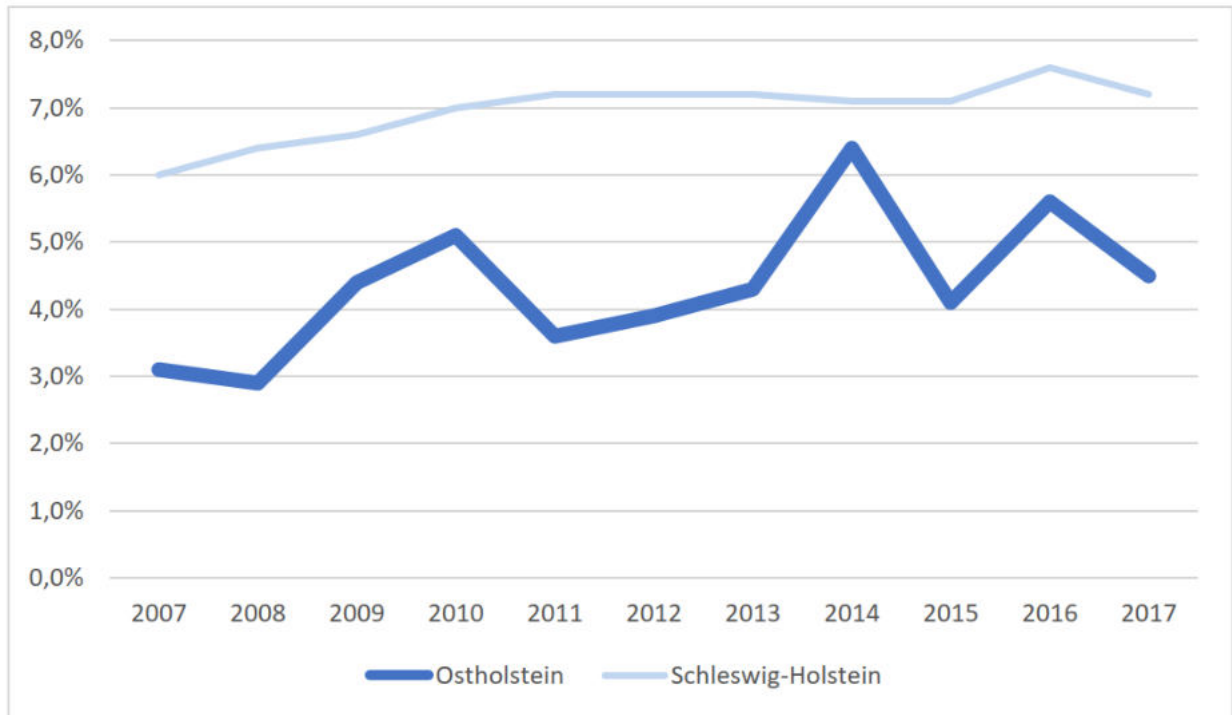


Abbildung 10: ÖV-Anteile im Kreis Ostholstein und im Land Schleswig-Holstein 2007 bis 2017 [11]

Für die Stadt Heiligenhafen wird auf Grundlage der beschriebenen Erhebungsergebnisse folgende Verkehrsmittelanteile abgeleitet, die fast genau den Erhebungsergebnissen für das Bundesland Schleswig-Holstein in der MiD-Erhebung 2023 entspricht.

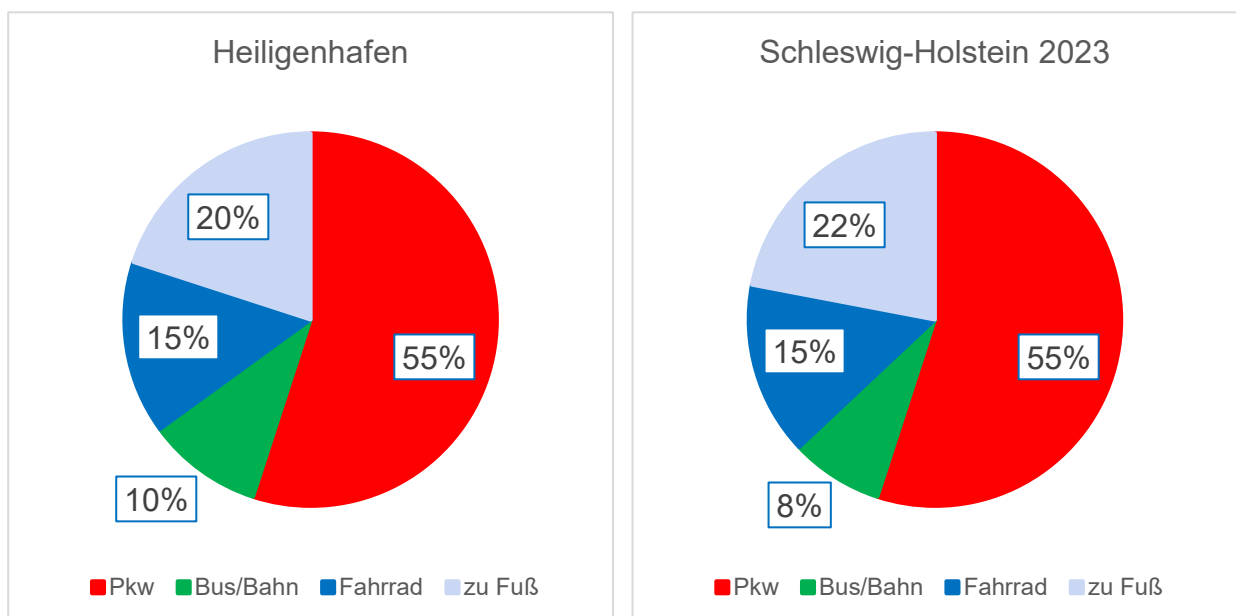


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl Heiligenhafen (links) und Schleswig-Holstein 2023 (rechts; Datengrundlage: [12])

Die Abschätzung der Verkehrsmittelwahl in Heiligenhafen für die heutige Situation zeigt, dass es durchaus Verlagerungspotenziale in Richtung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gibt.

Steigerungspotenziale für die Fahrten innerhalb des Stadtgebiets sind hier insbesondere beim Radverkehr gegeben.

Das Kraftfahrtbundesamt gibt zum Stichtag am 1. Januar 2023 die Anzahl der zugelassenen Pkw mit rund 5.260 in Heiligenhafen an (davon 260 gewerblich genutzte Pkw). Im Jahr 2010 waren 4.170 Pkw in Heiligenhafen zugelassen (davon ca. 190 gewerbliche Halter) [13]. Zwischen 2010 und 2023 ist der Pkw-Bestand in Heiligenhafen somit um über 25 % gestiegen (bzw. um jährlich ca. 2 %).

Da im gleichen Zeitraum die Einwohnerzahlen der Stadt nahezu konstant war, ist auch die Pkw-Dichte von ca. 450 Pkw/1.000 Einwohnern im Jahr 2010 auf ca. 565 Pkw/1.000 Einwohner gestiegen. Basis sind dabei die Einwohnerzahlen der amtlichen Statistik (Für die Jahr 2022 und 2023 mit jeweils 9.300 Einwohnern abgeschätzt). Zur Bewertung dieser Statistik sei auf die Pkw-Dichten in Schleswig-Holstein insgesamt verwiesen. Das Statistische Bundesamt gibt die Pkw-Dichte für das Jahr 2011 in Schleswig-Holstein mit rund 520 Pkw/1.000 Einwohnern an. Im Jahr 2021 waren es 589 Pkw/1.000 Einwohner. Während die Pkw-Dichte in Heiligenhafen im Jahr 2011 somit deutlich unter dem Landesdurchschnitt lag, ist die Pkw-Dichte in Heiligenhafen in den vergangenen rund 10 Jahren deutlich stärker gestiegen als in Schleswig-Holstein insgesamt und erreicht im Jahr 2021 nahezu den Durchschnitt des Bundeslandes.

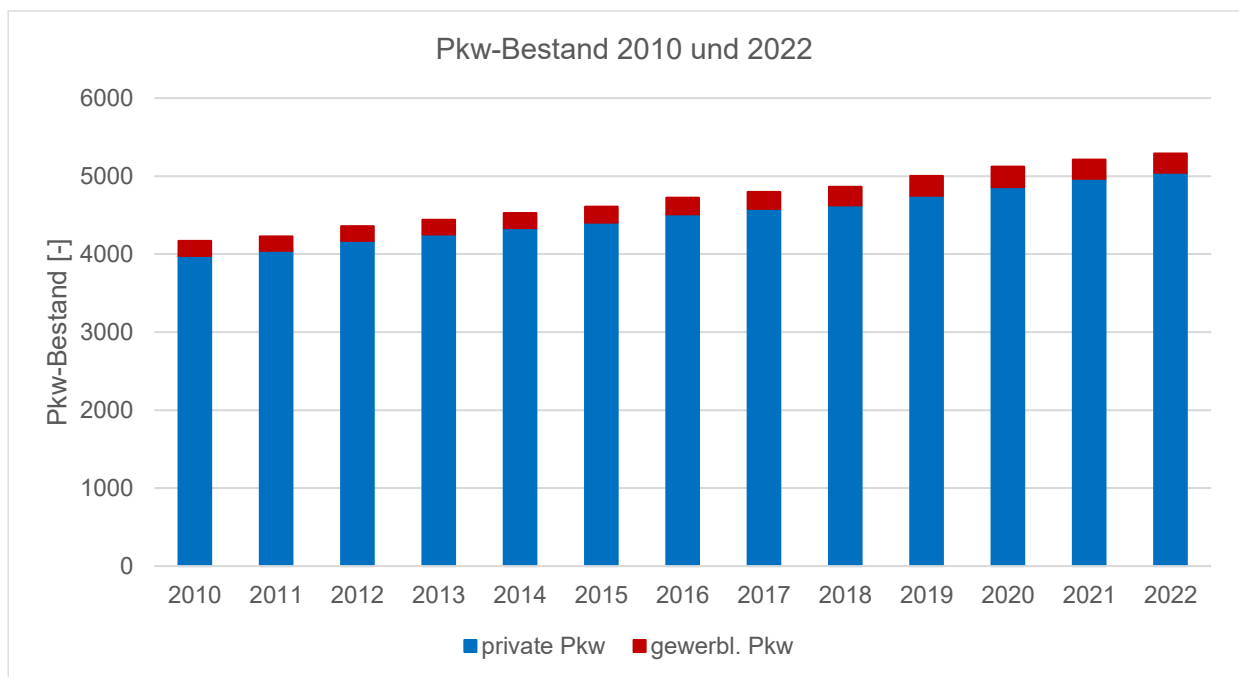


Abbildung 12: Pkw-Bestand Heiligenhafen 2010 und 2022 (eigene Darstellung; Datengrundlage: [13])

2.5 Fußverkehr

Die Untersuchungen im Fußverkehr umfassen neben der Analyse der vorhandenen Fußverkehrsinfrastruktur auch Angaben zur grundsätzlichen Erreichbarkeit wichtiger Ziele. Diese Erreichbarkeitsanalysen werden durch stichprobenhafte Beobachtungen des Fußverkehrs an ausgewählten Einmündungen und Kreuzungen sowie einzelner Strecken ergänzt.

2.5.1 Erreichbarkeitsanalysen im Fußverkehr

Die maßgebenden Ziele im Fußverkehr sind insbesondere die nächstgelegenen Nahversorgungseinrichtungen und die Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet. Grundlage für die Bewertung der Erreichbarkeit bilden die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalysen für die Metropolregion Hamburg, die zuletzt im Jahr 2019 fortgeschrieben wurden [14]. Aufgrund der Größe des dort betrachteten Gebiets können in dieser Bewertung nicht alle kleinteiligen Besonderheiten berücksichtigt werden, die gegebenenfalls zu lokalen Abweichungen der Bewertungen führen können. Sofern in den Analysen offensichtliche Abweichungen zu erkennen sind, werden diese entsprechend thematisiert. Zudem ist zu beachten, dass es sich hierbei nicht um eine straßenräumliche Analyse der einzelnen Wegebeziehungen handelt, sondern ausschließlich um eine Beschreibung der Entfernungen bzw. der Reisezeiten zwischen den Wohnstandorten und den jeweiligen Einrichtungen. Dabei werden aber beispielsweise die Längsneigungen (Steigung und Gefälle) überschläglich berücksichtigt, die sich auf die Reisezeiten im Fuß- und Radverkehr mehr oder weniger stark auswirken können.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Kita-Standorte in Heiligenhafen (vgl. Abbildung 13 sowie Anlage 1) kann zusammenfassend als noch ausreichend beschrieben werden, wenngleich die Wohngebiete im Osten und Südwesten sowie der Bereich Steinwarder vergleichsweise lange Gehzeiten von 15 min oder mehr aufweisen. Als „gut“ werden Gehzeiten bewertet, die 10 min (= rund 700 m) nicht überschreiten (grünlich). Bei 15 min (= 1.100 m) liegt aus gutachterlicher Sicht gerade noch eine akzeptable Erreichbarkeit vor (bläulich/lilafarben). Orange und rote Flächen kennzeichnen Bereiche mit höheren Gehzeiten. Dabei ist zu beachten, dass die farblich hervorgehobenen Flächen lediglich die Bereiche der Stadt umfassen, die bereits 2011 bewohnt waren (Datengrundlage: Zensus 2011). Nicht berücksichtigt sind somit die neueren Wohngebiete im Bereich Klintmoor, Kugelberg, Steinkoppel in Südosten der Stadt und der Bereich Priwallweg im Südwesten.

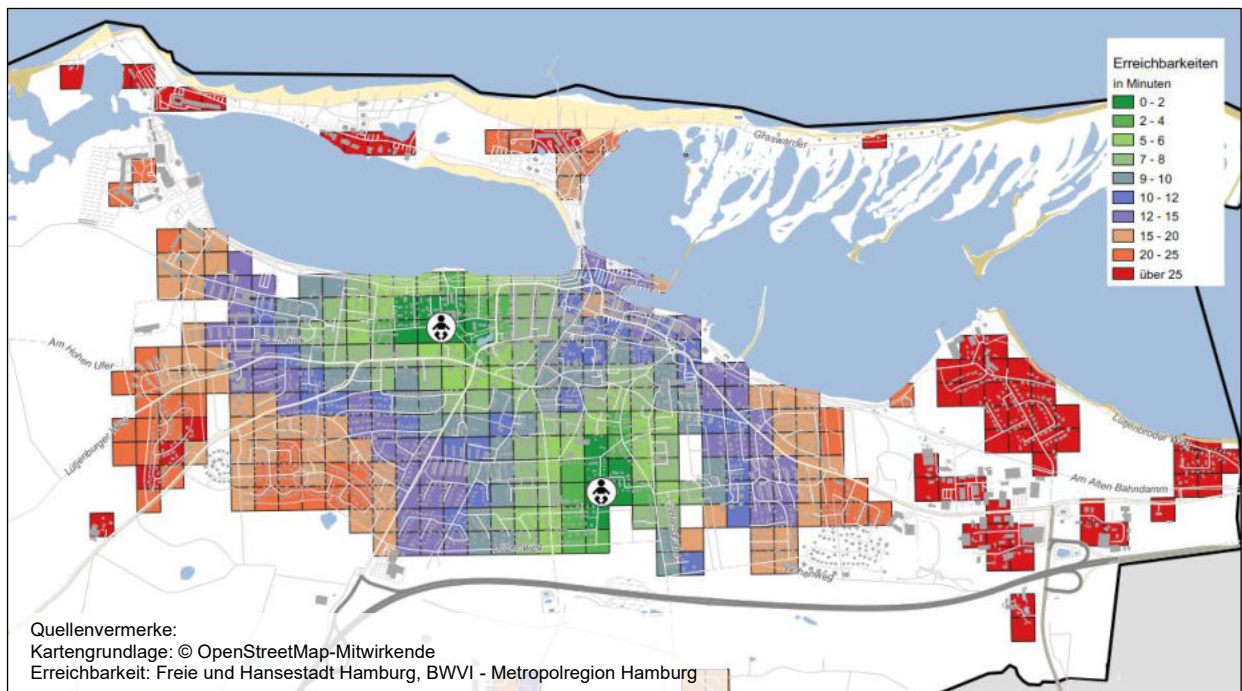


Abbildung 13: Fußläufige Erreichbarkeit der Kindertagesstätten in Heiligenhafen (eigene Darstellung)

Die Erreichbarkeitssituation der Grundschule ist grundsätzlich ähnlich zu bewerten (vgl. Abbildung 14 sowie Anlage 2), wobei weitere Gemeindeteile recht lange Gehzeiten von über 15 min

aufweisen. Auch hier sind wiederum die östlichen und südwestlichen Wohngebiete zu benennen, aber auch der gesamte südliche Gemeindebereich weist lange Gehzeiten auf. Die Farbklassifizierung entspricht der Einteilung bei den Kindertagesstätten. Die Analysen der Gehzeiten zu den Kindertagesstätten und zur Grundschule am Lütjenburger Weg könnten zusätzlich als Hinweis für zukünftige Standortdiskussionen/ -entscheidungen genutzt werden.

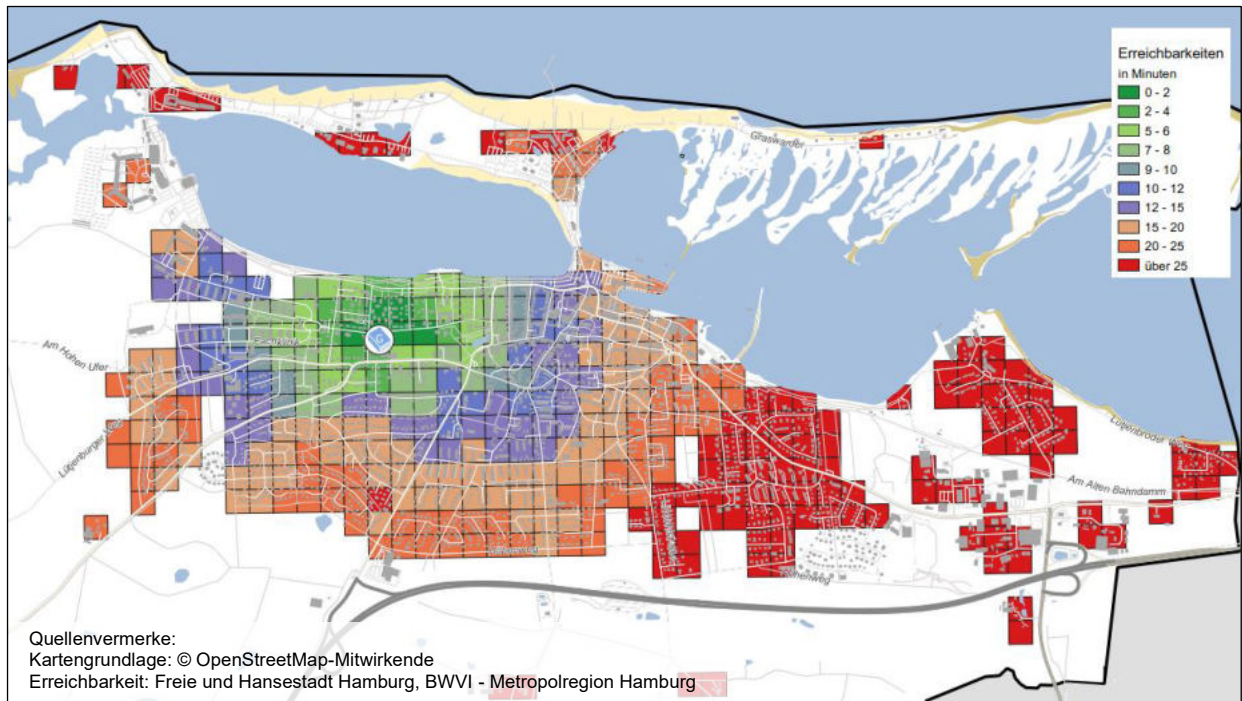


Abbildung 14: Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschule in Heiligenhafen (eigene Darstellung)

Auf eine Darstellung der fußläufigen Erreichbarkeitssituation der weiterführenden Schulen wird an dieser Stelle verzichtet. Einerseits würde lediglich festzustellen sein, dass die fußläufige Erreichbarkeit nur in einem Umkreis von rund 800 bis 1.000 m um die Schulen als akzeptabel zu bewerten wäre. Andererseits besitzt das Fahrrad als Verkehrsmittel für die Kinder/Jugendlichen an den weiterführenden Schulen eine deutlich höhere Bedeutung, die sich auch an den Fahrradabstellanlagen an den jeweiligen Schulstandorten zeigt/zeigen sollte.

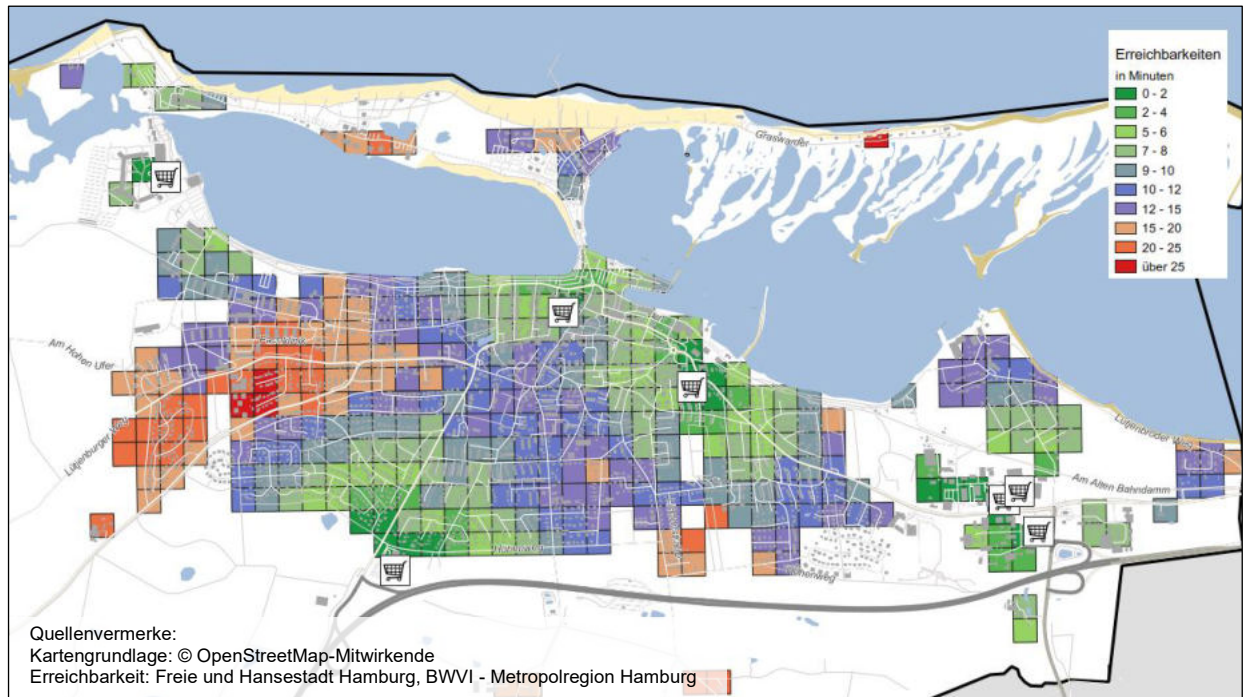


Abbildung 15: Fußläufige Erreichbarkeit der maßgebenden Nahversorgungsangebote in Heiligenhafen (eigene Darstellung)

In Bezug auf die Erreichbarkeit der maßgebenden Nahversorgungsstandorte (vgl. Abbildung 15 sowie Anlage 3), hierunter werden insbesondere die klein- und großflächigen Angebote der üblichen Marktakteure verstanden (z.B. REWE, Aldi, Netto usw.), ist die Erschließungssituation weitgehend gut bis akzeptabel. Nur in der südlichen Lindenstraße, an der Straße Steinwarder und zwischen Lütjenburger Weg und Dazendorfer Weg werden Gehzeiten von mehr als 15 Minuten erreicht. Dies erscheint aus verkehrsplanerischer Sicht jedoch eher unkritisch, da auch hier das Fahrrad (bzw. der Pkw) als Alternative zum Fußweg eine nennenswerte Bedeutung aufweist. Auch hier entspricht die Farbeinteilung denen der Kindertagesstätten.

2.5.2 Fußverkehrsanlagen im Längsverkehr

Die Ortsbesichtigungen zeigen, dass in weiten Bereichen der Stadt derzeit keine ausreichenden Gehwege vorhanden sind. Dies ist insbesondere mit den in der Regel deutlich zu schmalen Flächen für den Fußverkehr zu begründen. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RASt - [15]) beträgt die Regelbreite für Gehwege 2,5 m. Diese Breite beinhaltet den Verkehrsraum, in dem sich die Fußgänger bewegen und begegnen (1,8 m) sowie einen Abstand zu Grundstückseinfriedungen (0,2 m) und den Sicherheitsraum zur Fahrbahn (0,5 m). Aufgrund von Schaufenster oder Geschäftsauslagen in Geschäftsbereichen sowie bei starkem Fußverkehr sind auch größere Breiten zu fordern.

Die zu schmalen Gehwege sind insbesondere im Erschließungsstraßennetz bzw. in Tempo-30-Zonen zu finden. Aber auch im Bereich der Hauptverkehrsstraßen Sundweg, am Lütjenburger Weg, in der Schmiedestraße / Wendstraße sowie an der Hafenstraße / Kiekut sind zum Teil deutlich zu schmale Gehwege vorhanden. In der Hafenstraße ist dies insbesondere durch den starken und attraktiven Geschäftsbesatz zu begründen. Hier sollten die Gehwege nicht nur die Bewegung der Fußgänger entlang der Straße ermöglichen sondern auch das Verweilen vor den Schaufenstern.



Abbildung 16: Wendstraße - schmale Gehweg an der südlichen Fahrbahnseite (eigene Aufnahmen)



Abbildung 17: Lütjenburger Weg – schmaler Gehweg an der südlichen Fahrbahnseite (Sportplatz / Grundschule – eigene Aufnahme)



Abbildung 18: Hafenstraße – beidseitig ausreichend breite Gehwege (eigene Aufnahme)



Abbildung 19: Hafenstraße (links) und Kiekut (rechts) mit zu schmalen Gehwegen (eigene Aufnahmen)



Foto: © SBI GmbH



Foto: © SBI GmbH

Abbildung 20: Sundweg – schmaler Gehweg an der südlichen Fahrbahnseite (eigene Aufnahmen)

Die Oberflächenbefestigung der Gehwege ist in der Regel als Pflasterbefestigung ausgeführt und weitgehend in einem guten bis ausreichenden Zustand. Teilweise sind die Gehwege auch in Asphalt ausgeführt. Abschnittsweise bestehen jedoch auch Defizite in Bezug auf die Ebenheit (z.B. Wurzelaufrüche). Am Sundweg wurde in den vergangenen Monaten eine abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche sowie eine moderate Verbreiterung der Flächen für den Fußverkehr (sowie den Radverkehr) umgesetzt.



Foto: © Stadt Heiligenhafen



Foto: © Stadt Heiligenhafen

Abbildung 21: Gehweg (mit Radverkehr frei) am Sundweg



Abbildung 22: Weidestraße Gehweg abschnittsweise beidseitig in unzureichendem baulichem Zustand (eigene Aufnahme)

Taktile Leitelemente im Längsverkehr sind im Stadtgebiet nicht vorhanden. Erste Ansätze in diesem Zusammenhang finden sich im Bereich der neu hergestellten Binnenseepromenade. Vier der fünf Verbindungen zwischen Promenade und Steinwarder sind Leitelementen ausgestattet. Die fehlende Verbindung führt zu einem Parkplatz, sodass der Verzicht auf Leitelemente an dieser Stelle durchaus nachvollziehbar ist, wenngleich auch dort eine Verbindung zur Seebrückenpromenade besteht. Die Leitelemente sind nur an der Seite der Binnenseepromenade umgesetzt worden.

Verbesserungspotenziale bestehen allerdings in Bezug auf die tatsächliche Ausführung. Die Verbindungen führen zu gesicherten und ungesicherten Querungsstellen. Die jeweiligen Querungsstellen sind jedoch nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Aufgrund der Ziele an der gegenüberliegenden Fahrbahnseite (Bushaltestelle, Gastronomie) wären Leitelemente an beiden Fahrbahnseiten der Straße Steinwarder erforderlich. Eine detaillierte Betrachtung der Querungsstellen erfolgt im folgenden Abschnitt 2.5.3.

2.5.3 Fußverkehrsanlagen im Querverkehr

Die Stadt Heiligenhafen verfügt über eine vergleichsweise hohe Anzahl an Querungsstellen bzw. Querungshilfen für den Fußverkehr. Neben den Querungsmöglichkeiten an den Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet, sind weitere Fußgängerlichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege vorhanden. Querungsstellen ohne Vorrang für den Fußverkehr (Mittelinseln, Fahrbahneinengungen) sind hingegen nur vereinzelt im Stadtgebiet vorhanden.

Abbildung 23 (sowie Anlage 4) dokumentiert die Lage der Querungsstellen im Stadtgebiet und verdeutlicht die Konzentration im Innenstadtbereich und entlang der Kreisstraße K 42 sowie in den eher touristisch geprägten Bereichen an der Straße Steinwarder und im westlichen Ferienpark (teilweise auf privaten Flächen). In der Regel handelt es sich um Fußgängerüberwege. Hinzu kommen fünf Fußgängerlichtsignalanlagen. Im östlichen Sundweg ist eine Mittelinsel / Einengung in der Abbildung verzeichnet. Dabei handelt es sich aber lediglich in einem markierten Bereich innerhalb einer

Sperrfläche. Weder im unmittelbaren Bereich der Grundschule am Lütjenburger Weg noch an der weiterführenden Schule am Sundweg sind derzeit Querungsstellen für Fußgänger vorgesehen.

An allen Querungsstellen sind Bordabsenkungen vorhanden. Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen, die den besonderen Anforderungen von Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen (Bordansicht möglichst 6 cm) und Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind (Rollstuhl, Rollatoren usw. – Bordansicht möglichst 0 cm) gleichermaßen gerecht werden, sind im Stadtgebiet bisher nicht vorhanden. Notwendig wären Bordabsenkungen mit differenzierten Bordhöhen und entsprechenden taktilen Leitelementen.

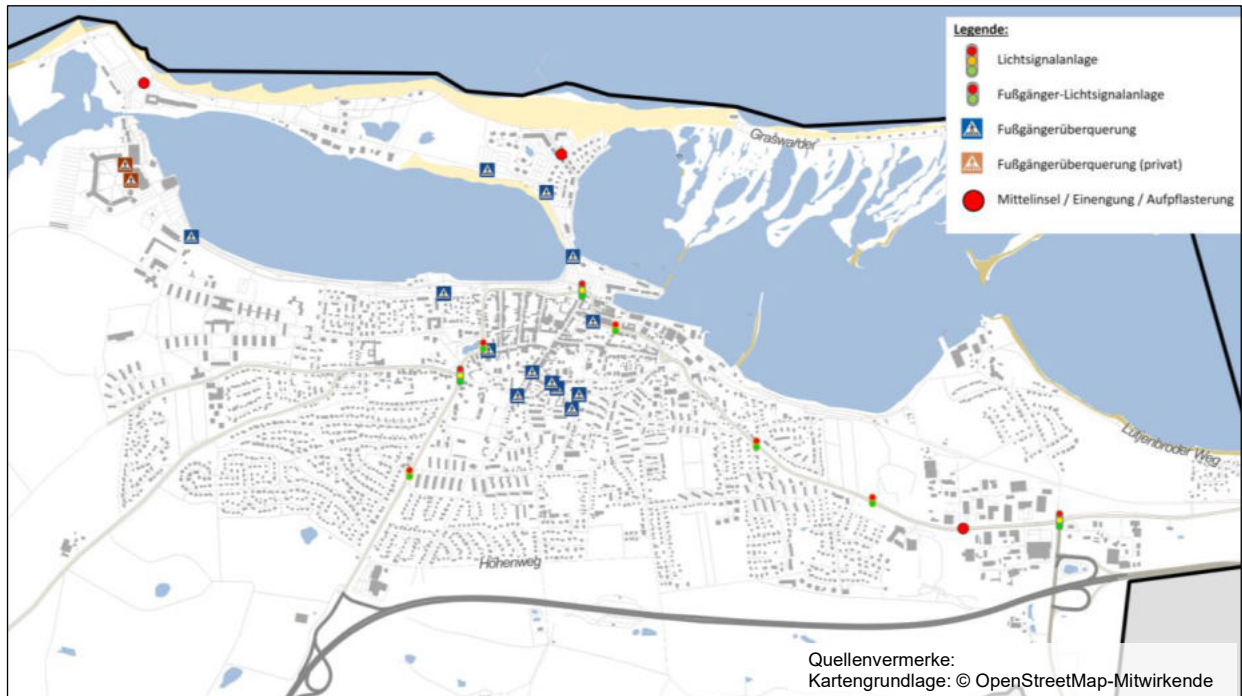


Abbildung 23: Querungsstellen für den Fußverkehr (eigene Darstellung)

Taktile Leitelemente sind derzeit an den beiden Fußgängerüberwegen an der Schmiedestraße bzw. an der Wendstraße vorhanden (vgl. Abbildung 16 (rechts) auf Seite 21). Der Einbau der Richtungsfelder sollte bei weiteren Überquerungsstellen jedoch nicht in dieser Form erfolgen. Die Richtungsfelder führen nicht immer sicher auf die gegenüberliegende Fahrbahnseite, da die einzelnen Rippenplatten im Bogen entsprechend dem Bordverlauf verlegt sind.

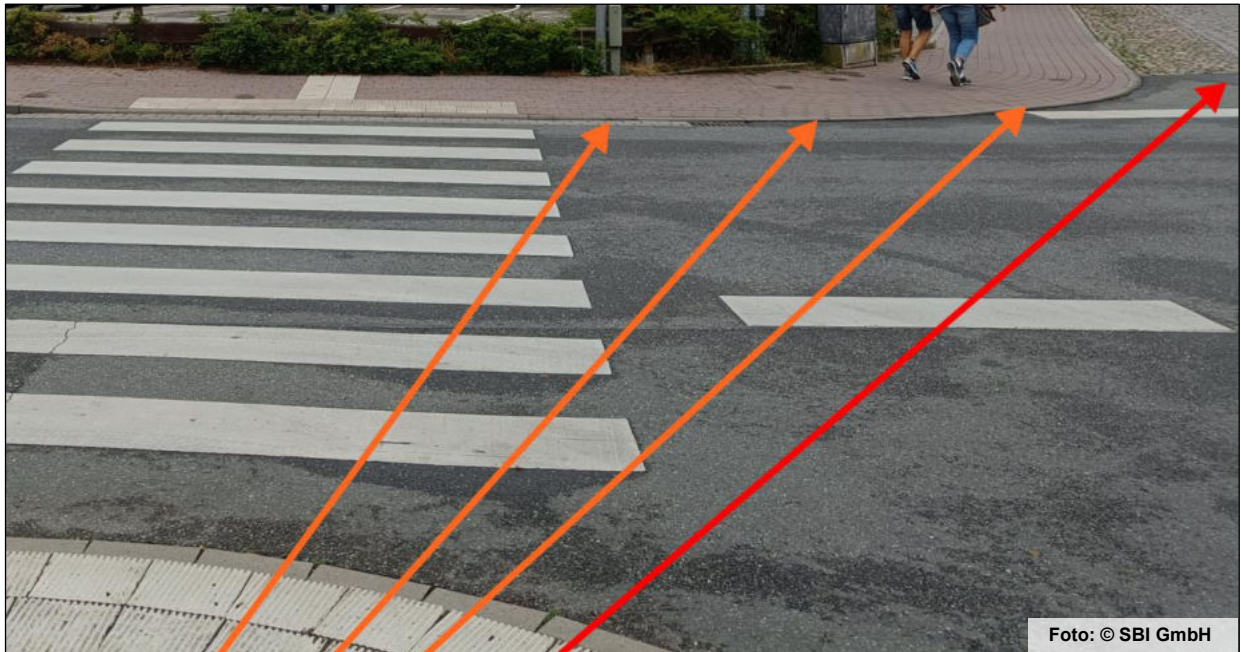


Abbildung 24: Einbaufeld Richtungsfeld am Fußgängerüberweg (Schmiedestraße / Mühlenstraße – eigene Aufnahme)

An der westlichen Querungsstelle der Binnenseepromenade sind zwar an beiden Fahrbahnseiten Leitelemente vorhanden. Anders als an den weiteren Leitelementen an der Binnenseepromenade sind Sperrfelder am Bord angeordnet. Der Einbau eines Sperrfeldes wäre aber nur bei einer Nullabsenkung anzuwenden. Die Art der Verlegung der Leitelemente deutet zudem eine gesicherte Querungsstelle an, die hier nicht vorliegt.



Abbildung 25: Westliche Querungsstelle Binnenseepromenade Steinwarder – südliche (links) und nördliche Fahrbahnseite (rechts)

Sehbehinderten fehlt bei Sperrfeldern zudem die Orientierung, um die gegenüberliegende Fahrbahnseite sicher zu erreichen. Gemäß den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung ist die Fahrbahn zügig und auf kurzem Weg quer zur Fahrbahn zu überqueren. Mit dieser Vorgabe würde ein Mensch mit eingeschränktem Sehvermögen in beiden Richtungen an der gegenüberliegenden Fahrbahnseite auf einen Hochbord treffen. Während dies an der südlichen Fahrbahnseite eher unproblematisch ist, fehlt an der nördlichen Fahrbahnseite der Gehweg an dieser Stelle. Schräge Anordnungen von Querungsstellen sollten daher grundsätzlich aber insbesondere unter Berücksichtigung der

Anforderungen von Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen vermieden werden. Mit der Novellierung der StVO ist hier eine Änderung eingetreten, sodass die Fahrbahn nicht mehr auf „kürzestem Weg“ sondern nur auf „kurzem Weg“ überquert werden muss. Dies wird auch mit den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen begründet, die nicht immer an der gegenüberliegenden Fahrbahnseite eine Bordabsenkung vorfinden (z.B. aufgrund der Lage der Grundstückszufahrten).

Nicht zuletzt ist auch das Abzweigfeld an der nördlichen Fahrbahnseite mit zu geringem Kontrast hergestellt („grau in grau“), wobei alle anderen Leitelemente jedoch einheitlich weiß sind. Aufgrund der Lage des Abzweigfeldes ist zudem bereits fraglich, ob ein Mensch mit eingeschränktem Sehvermögen das Abzweigfeld bzw. den Leitstreifen auffinden kann. In der Regel orientieren sich Menschen mit Langstock an der sogenannten inneren Leitlinie. Dabei handelt es sich in der Regel um die Hinterkante des Gehwegs, die ebenfalls mit einer Ansicht von 3 cm ausgebildet werden soll. Auffindestreifen sollten daher immer bis an die innere Leitlinie geführt werden.

Die Grundlagen der barrierefreien Gestaltung werden im Weiteren im Rahmen der Konzeptbeschreibung näher erläutert.

Akustische oder taktile Signalgeber sind nicht an allen Lichtsignalanlagen vorhanden. Sonstige taktile Leitelemente (Sperr,- und/oder Richtungsfelder sowie Auffindestreifen) sind bisher an keiner Lichtsignalanlage eingebaut.



Abbildung 26: Fußgängerlichtsignalanlagen Sundweg



Abbildung 27: Fußgängerüberweg Hafenstraße (links) und Schmiedestraße (rechts)



Foto: © SBI GmbH



Foto: © SBI GmbH

Abbildung 28: Kreisverkehr Wilhelmsplatz (links) und Querungsstelle Sundweg / Tollbrettkoppel (rechts)

Es sei zudem darauf hingewiesen, dass am einzigen Kreisverkehr im Stadtgebiet am Wilhelmsplatz an keiner der Zufahrten Fußgängerüberwege markiert sind. In dieser Situation ist der Fußverkehr gegenüber Fahrzeugen, die den Kreisverkehr verlassen zwar bevorrechtigt. Gegenüber den Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren, wäre der Fußverkehr hingegen wartepflichtig. An allen Querungsstellen am Kreisverkehr sind Richtungsfelder eingebaut. Die Leitelemente sollten gemäß den Vorgaben der einschlägigen Regelwerke angepasst werden.

2.6 Radverkehr

Die Stadt Heiligenhafen weist mit einer Ost-West-Ausdehnung von ca. 5,0 km und einer Nord-Süd-Ausdehnung von rund 2,0 km grundsätzlich gute räumliche Voraussetzungen auf, einen hohen Anteil der Wege im Stadtgebiet mit dem Fahrrad zu bewältigen. Trotz der Küstennähe ist die Topografie im Stadtgebiet aber nicht zu vernachlässigen. Während im nördlichen Gemeindegebiet (Steinwarder, Am Strande, Eichholzweg) die Geländehöhe mit ca. 0 bis 5 m angegeben werden kann, steigt das Gelände in südlicher Richtung deutlich an. Im Bereich Rubinstraße sowie an der Carl-Maria-von-Weber-Straße werden Höhen um 40 m erreicht; am Höhenweg sogar bis fast 50 m. Dies entspricht einer mittleren Längsneigung von durchschnittlich rund 5 % zwischen den Straße Eichholzweg / Am Strande im Norden und dem Höhenweg im Süden (ca. 1,0 bis 1,2 km Streckenlänge) und stellt damit insbesondere für ungeübte Radfahrerinnen und Radfahrer ein potenzielles Hindernis / eine mögliche Barriere dar.

2.6.1 Radverkehrskonzept Ostholstein

Im Jahr 2018 hat der Kreistag des Kreises Ostholstein das Radverkehrskonzept für den Kreis beschlossen. Dieses Konzept bildet seither die Grundlage der Radverkehrsplanung im Kreisgebiet und definiert die maßgebenden Routen für den Alltags- und Freizeitverkehr [16].

Von besonderer Bedeutung für den Alltags- und Schulradverkehr sind demnach die Straßenachse Dazendorfer Weg (K 41) und Lütjenburger Weg (K 41), die Lauritz-Maßmann-Straße (K 42), Am Strande (K 42), Kiekut (K 42), Hafenstraße (K 42) und Sundweg (K 42) für den Alltagsverkehr. Zudem ist auch die Achse Meeschendorfer Weg, Rosseer Weg, Am Wachtelberg und Weidestraße bis zum Sundweg als Route für den Alltagsverkehr vorgesehen.

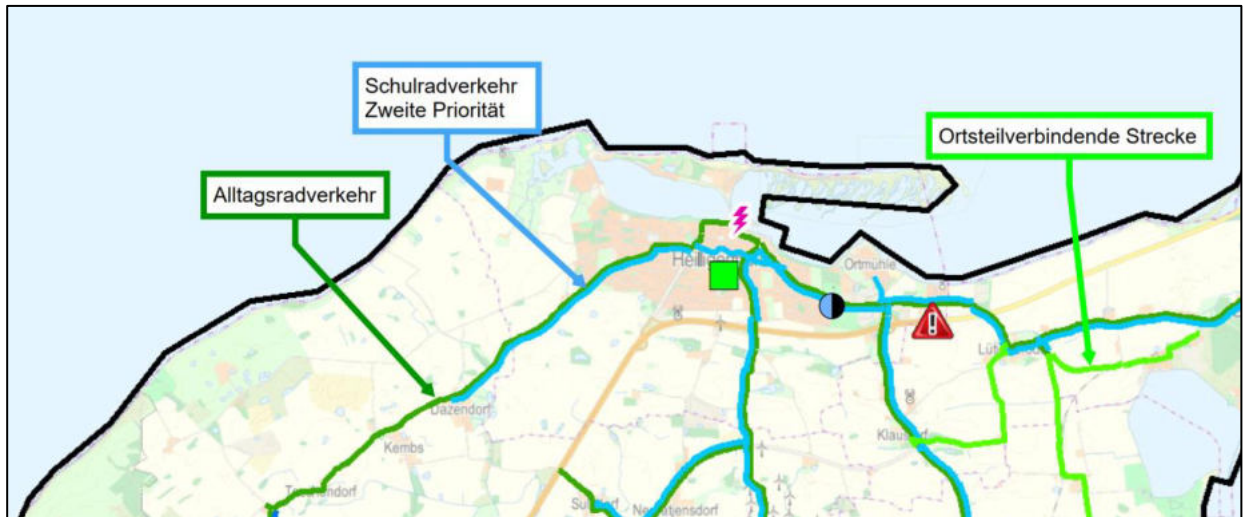


Abbildung 29: Routen für den Alltags- und Schüllerradverkehr [16]

Neben den Routenverläufen zeigt das Netz auch Ladestationen für Pedelecs und E-Bike (magenta Blitz), weiterführende Schulen (blau/schwarzer Kreis) und eine Gefahrenstelle (Dreieck mit Ausrufezeichen). Wesentliche Teile des Netzes sind als Route für den Schulradverkehr der zweiten Priorität (bzw. der zweiten Ordnung) klassifiziert. Die Festlegung dieser Kategorisierung folgt dabei keinen verkehrlichen Aspekten. Die Zuordnung orientiert sich an den Schülerzahlen, wobei Schulen mit Schülerzahlen unterhalb des Mittelwerts der zweiten Priorität zugeordnet wurden. Die Schule am Sundweg lag dabei deutlich unterhalb des Mittelwerts. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass Grundschulen bei der Erarbeitung des kreisweiten Radverkehrskonzepts grundsätzlich nicht berücksichtigt wurden. Dies wird mit der Duldung der Anfahrt mit dem Fahrrad erst ab Bestehen der Fahrradprüfung in der Regel im 4. Schuljahr begründet [16].

Diese Routen für den Alltagsradverkehr werden um sogenannte Freizeittrouten ergänzt.

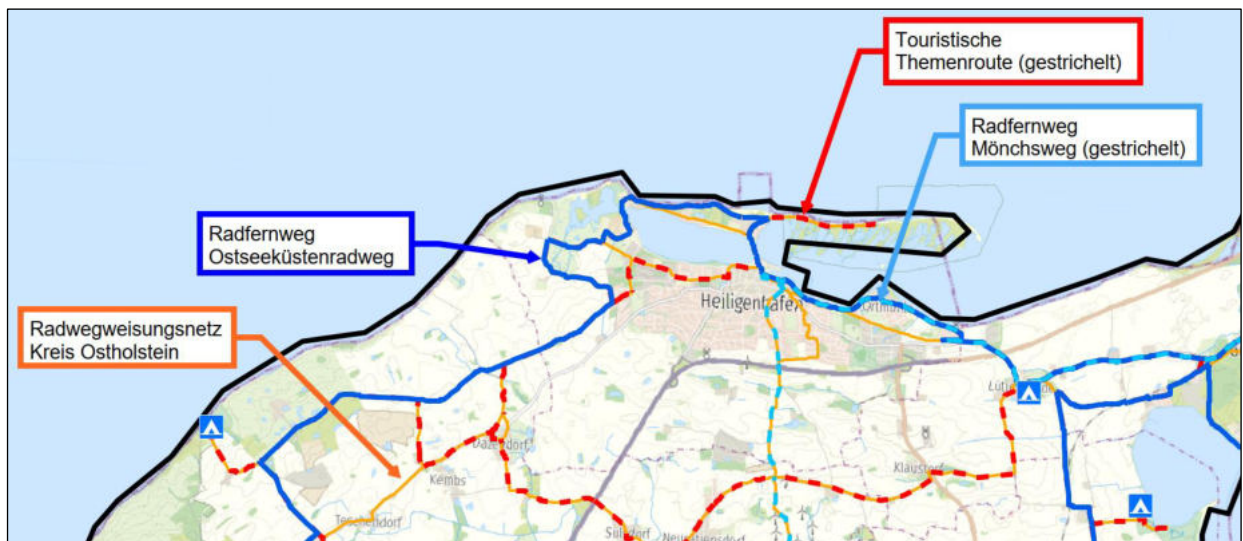


Abbildung 30: Routen für den Freizeitradverkehr [16]

Die Abbildungen 29 und 30 verdeutlichen dabei, dass der Alltagsradverkehr eher auf den Haupttrassen des Kfz-Verkehrs bzw. im klassifizierten Straßennetz geführt wird, wohingegen der Freizeitverkehr eher im Nebenstraßennetz bzw. auf straßenunabhängigen Wegen berücksichtigt wird.

2.6.2 Erreichbarkeitsanalysen im Radverkehr

Die beschriebenen topografischen Rahmenbedingungen wurden bei der Erarbeitung der Erreichbarkeitsanalyse in einem vereinfachten Ansatz berücksichtigt und sind damit grundsätzlich in den Reisezeiten mit abgebildet. Im Radverkehr sind insbesondere die Erreichbarkeit der weiterführenden Schule am Sundweg sowie erneut die Nahversorger in Stadtgebiet relevant.

Der Schulstandort am Sundweg (Warderschule) ist aus weiten Teilen der Stadt mit einer Fahrzeit von 10 bis 15 min erreichbar (vgl. Abbildung 31 sowie Anlage 5). Lediglich aus dem westlichen Stadtgebiet werden größere Reisezeiten erreicht. Die Reisezeiten zum nächstgelegenen Gymnasium in Fehmarn oder in Oldenburg in Holstein sind mit über 40 min bereits zu groß, um mit dem Fahrrad uneingeschränkt erreicht werden zu können.

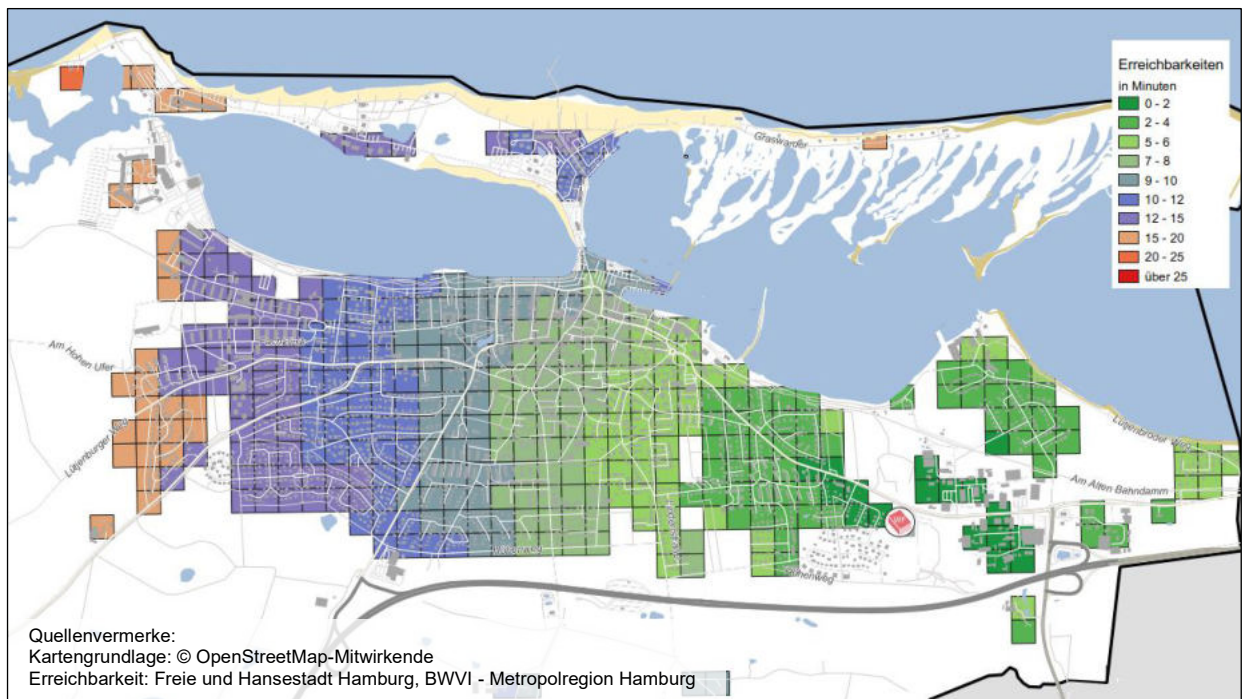


Abbildung 31: Erreichbarkeit der weiterführenden Schule im Radverkehr (eigene Darstellung)

Die Supermärkte in Heiligenhafen sind aus allen Bereichen der Stadt in weniger als 10 min zu erreichen (vgl. Abbildung 32 sowie Anlage 6). Somit bestehen grundsätzlich gute Voraussetzungen auch die Einkäufe des täglichen Bedarfs mit dem Fahrrad zu erledigen. Die Nahversorgungsmöglichkeiten im Ferienpark am westlichen Stadtrand sind insbesondere in den Haupturlaubs- bzw. Tourismuszeiten von besonderer Bedeutung für die Versorgung der Urlaubsgäste und können einen wesentlichen Beitrag zur Abwicklung der Einkaufswege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbund leisten.

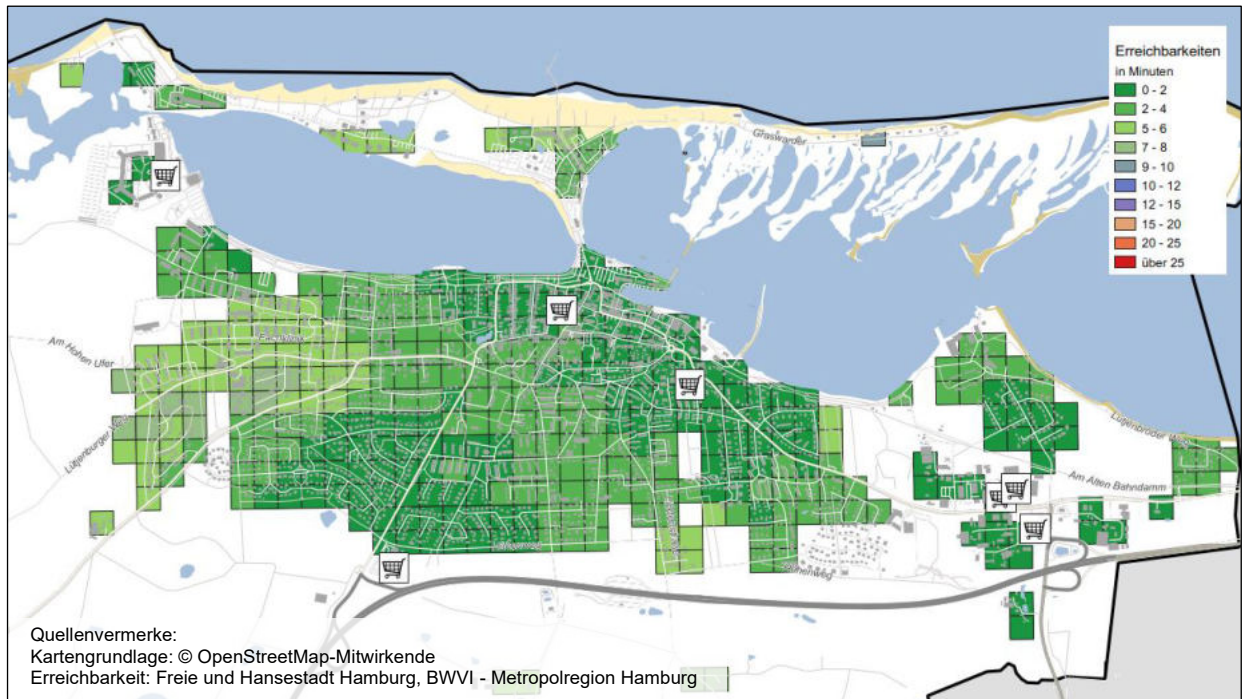


Abbildung 32: Erreichbarkeit der maßgebenden Nahversorgungsangebote mit dem Fahrrad (eigene Darstellung)

2.6.3 Radverkehrsanlagen im Längsverkehr

Das aktuelle Richtlinienwerk (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS [15] oder Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA [17]) definieren unterschiedliche Arten der Radverkehrsführung. Die einfachste und gleichzeitig am weitesten verbreitete Führungsform ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die RAS führen dazu aus, dass auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z.B. Tempo-30-Zonen) der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und sicher auf der Fahrbahn geführt werden kann. Die RAS bzw. die ERA definieren für:

- Fahrbahnbreiten von bis 6,0 m eine Verkehrsstärke von bis 500 Kfz/h,
- Fahrbahnbreiten von 6,0 bis 7,0 m eine Verkehrsstärke von bis 400 Kfz/h und
- Fahrbahnbreiten ab 7,0 m eine Verkehrsstärke von 800 bis 1.000 Kfz/h
(Schwerverkehrsanteil bis 6 %)

als ausreichend gering.

Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 und 7,0 m sind aufgrund der problematischen Überholsituationen gegenüber dem Radverkehr bei Gegenverkehr für höhere Verkehrsstärken nicht geeignet. Diese Festlegung der Regelwerke resultiert allerdings noch aus der Zeit von der Einführung bzw. Festlegung des notwendigen seitlichen Sicherheitsabstands zum Radverkehr beim Überholen von 1,5 m (innerorts). Aufgrund der Festlegungen der StVO besteht nunmehr ein faktisches Überholverbot bei Fahrbahnbreiten bis ca. 4,75 m. Erst ab einer Fahrbahnbreite von 7,25 m (bzw. eher ab 7,50 bis 7,75 m) ist ein verkehrssicheres Überholen auch bei Gegenverkehr möglich.

Sonstige Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn (Schutzstreifen und Radfahrstreifen) sind in Heiligenhafen bisher nicht vorhanden. Auch bauliche und benutzungspflichtige straßenbegleitende Radwege (Verkehrszeichen 237 „Radweg“ oder 241 „getrennter Geh- und Radweg“) sind in

Heiligenhafen derzeit nicht ausgewiesen. Vergleichsweise häufig findet man jedoch die gemeinsame Führung der Rad- und Fußverkehrs im Seitenraum. Dabei handelt es sich um gemeinsame und benutzungspflichtige Geh- und Radwege (Verkehrszeichen 240) oder die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr (Verkehrszeichen 239 + Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“; auch Servicelösung genannt). Bei einer Freigabe der Gehwege für den Radverkehr besteht für den Radverkehr die Wahlfreiheit, die Fahrbahn oder den Gehweg zu nutzen (= Benutzungsrecht). Der Radverkehr ist dann Gast auf dem Gehweg und muss in Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem darf der Fußverkehr weder gefährdet noch behindert werden.

Im Sundweg (abschnittsweise) sowie im Straßenzug Wendstraße / Schmiedestraße / Lütjenburger Weg / Dazendorfer Weg sind die vorhandenen Radverkehrsführung zur Benutzung in Gegenrichtung freigegeben bzw. teilweise mit Benutzungspflicht auch in Gegenrichtung angeordnet. Am Beginn/Ende der Benutzungspflicht im Bereich der Schule am Sundweg sowie beim Wechsel der Fahrbahnseite im Dazendorfer Weg fehlen derzeit gesicherte Ableitungen auf die Fahrbahn bzw. Querungsstellen für den Radverkehr. Auch in der Tollbrettkoppel ist ein einseitiger benutzungspflichtiger Radweg vorhanden.

Radverkehr im Seitenraum, der erlaubt oder verbotenerweise entgegen der Fahrtrichtung verkehrt, ist im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen aber auch an stark befahrenen Grundstückszufahrten (Nahversorger, Tankstellen usw.) in Bezug auf die Verkehrssicherheit in der Regel als problematisch zu bewerten. Einmündender Verkehr rechnet dabei nicht mit Radverkehr von rechts. Insofern sind die Furten mit Radverkehr in Gegenrichtung am Sundweg in der Regel rot eingefärbt und entsprechend beschildert.



Abbildung 33: Roteinfärbung und Beschilderung von Furten mit Radverkehr in Gegenrichtung (ohne Benutzungspflicht – eigene Aufnahmen)

Weitere (neuere) Formen straßenbegleitender Radverkehrsführungen sind in Heiligenhafen bisher nicht vorhanden (Fahrradstraßen, Fahrradzonen, protected bike lane, Kopenhagener Radweg usw.).

Die folgende Abbildung 34 (vgl. Anlage 7) zeigt für das gesamte Stadtgebiet an ausgewählten Straßen die Art der Radverkehrsführung. An allen nicht ausgewiesenen Straßen wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nicht dargestellt sind straßenunabhängig geführte (Geh- und) Radwege im Stadtgebiet.



Abbildung 34: Radverkehrsführung im Stadtgebiet (eigene Darstellung)

Im Stadtgebiet sind zudem Bereiche ausgewiesen, in denen das Radfahren verboten und aufgrund der gleichzeitig starken Fußverkehre und den daraus resultierenden Konfliktpotenzialen nicht erwünscht ist. Die entsprechenden Bereiche der Binnensee-Promenade, Jachthafen-Promenade, „Fußgängerzone“ zwischen Jachthafen-Promenade und Seebrücke und Elefantenbrücke sind in der Regel als Gehwege beschildert und mit Bodenmarkierungen versehen.



Abbildung 35: Beschilderung und Markierung in Bereichen ohne Radverkehr (eigene Aufnahme)

Im Außerortsbereich sind an den maßgebenden Straßen (Sundweg, Dazendorfer Weg) einseitige und benutzungspflichtige Zweirichtungsradwege vorhanden. Auch im Klosterfor Weg (B501) ist ein einseitiger Radweg angelegt; jedoch hier ohne Benutzungspflicht für den Radverkehr. Der Lütjenburger Weg weist insbesondere im Radverkehr ebenfalls eine gewisse Bedeutung als Verbindung

im Außerortsbereich auf. Radverkehrsanlagen sind hier aufgrund der geringen Verbindungsbedeutung im Kfz-Verkehr nicht erforderlich.

Querungsstellen für den Radverkehr im Bereich der Ortseingänge sind derzeit nicht vorhanden und aufgrund der angeordneten Radverkehrsführung nicht erforderlich. Momentan ist im Bereich der Ortseingänge kein Wechsel der Fahrbahnseiten vorgesehen. Im östlichen Sundweg ist die Querung im Bereich der Lichtsignalanlage Sundweg / Klosterfor Weg zwar gesichert möglich, jedoch nicht besonders komfortabel, sodass hier dennoch ein gewisser Mangel besteht. Zwar ist eine Querung des Klosterfor Wegs für den Radverkehr möglich. Der Radverkehr in Richtung Großenbrode wird allerdings nach wenigen Metern auf die Fahrbahn überführt. Der an der nördlichen Fahrbahnseite des Sundweg vorhandene Geh- und Radweg ist von dort nur noch sehr eingeschränkt erreichbar. Der Sundweg müsste hier außerhalb der Lichtsignalanlage überquert werden, da eine Rad- und Fußverkehrsfurt in der östlichen Zufahrt fehlt. Eine Wegweisende Beschilderung im Radverkehr ist vorhanden. Jedoch müssen Radfahrende erkennen, dass der Sundweg in der westlichen Zufahrt zu überqueren ist.

2.6.4 Ruhender Radverkehr

Abstellflächen für den ruhenden Radverkehr sind in der Stadt Heiligenhafen an verschiedenen Orten und in unterschiedlichen Qualitäten vorhanden. Die Ausstattung der Stellplätze umfasst zum Großteil Fahrradbügel für das Anlehnen und Abschließen der Räder. Zudem sind vereinzelt auch Vorderradhalter zu finden. Aufsummiert umfasst das Stellplatzangebot ca. 310 Fahrradbügel und rund 150 Fahrradständer. Dabei sind auch die größeren Abstellanlagen im Bereich der beiden Schulen berücksichtigt. Überdachte Stellplätze sind nur an der Haltestelle Wilhelmsplatz (20 Vorderradhaltern) vorhanden.



Abbildung 36: Fahrradabstellanlagen am Wilhelmsplatz (links) und Thulboden (rechts – jeweils eigene Aufnahme)



Abbildung 37: Fahrradabstellanlagen an der Grundschule (links) und weiterführenden Schule (rechts)

Die Verortung der Abstellanlagen in Abbildung 38 (vgl. Anlage 8) zeigt, dass das Angebot an Fahrradstellplätzen insgesamt noch einige Lücken aufweist. Besonders in der Innenstadt gibt es einige Stellen, an denen zusätzliche Abstellmöglichkeiten sinnvoll wären. Gleichzeitig ist jedoch hervorzuheben, dass in den letzten Jahren unter anderem im Rahmen eines Förderprogramm deutliche Verbesserungen erreicht wurden.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Fahrradwege an der Ostsee und am Binnensee über ein gutes Angebot an Abstellmöglichkeiten (Fahrradbügel) verfügen. In der Innenstadt sind hingegen weniger Fahrradstellplätze vorhanden. Am Marktplatz sind beispielsweise nur vier Fahrradbügel am Rathaus und weitere vier Abstellplätze an der südöstlichen Seite des Marktplatzes (Fahrradreparaturstation) vorhanden.

Am Hafen gibt es mit rund 40 Fahrradbügeln ein gutes Angebot, auch wenn die hohe Nachfrage zeigt, dass hier langfristig noch weiterer Ausbaubedarf besteht. Die Warderschule im Osten der Stadt hat mit rund 120 Stellplätzen ein zahlenmäßig gutes Angebot an Abstellplätzen. Es handelte sich zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigungen jedoch überwiegend/ausschließlich um Vorderradhalter. Das Angebot wurde zwischenzeitlich mit Fahrradbügeln neu hergestellt bzw. befindet sich kurz vor Fertigstellung. Besonders positiv ist die Erweiterung an der Grundschule und der Sporteinrichtung, wo nun 30 neue Fahrradbügel mit insgesamt 60 Stellplätzen eine moderne und qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeit bieten.

An den Schnittstellen zum Linienbusverkehr ist das Angebot insgesamt noch ausbaufähig, bisher gibt es Abstellmöglichkeiten nur an der Haltestelle Wilhelmsplatz. Dennoch zeigt die Entwicklung der letzten Jahre, dass das Thema Fahrradparken in der Stadt zunehmend an Bedeutung gewinnt und bereits viele Maßnahmen zur Verbesserung umgesetzt wurden.

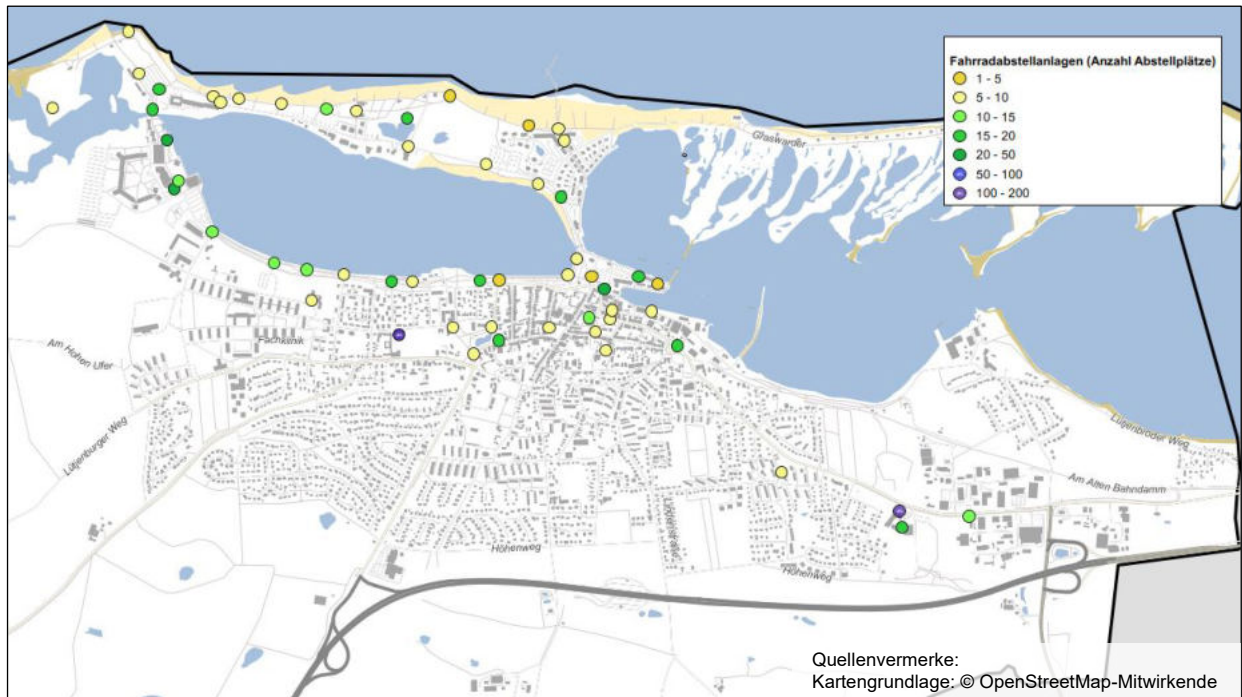


Abbildung 38: Darstellung der Fahrradabstellanlagen (eigene Darstellung)

2.6.5 Sonstige Angebote im Radverkehr

An mehreren Stellen im Stadtgebiet gibt es zusätzliche Angebote für den Radverkehr. Alle vorhandenen Fahrradreparaturstationen sind identisch mit einer Luftpumpe, Werkzeug, Reparaturständer, vier Schließfächern mit Elektroanschluss und vier Fahrradabstellplätzen ausgestattet.



Abbildung 39: Reparatur- und E-Bike-Ladestation am Wilhelmsplatz (eigene Aufnahmen)

Darüber hinaus gibt es mehrere Leihangebote im Stadtgebiet, die sich jedoch überwiegend/ausschließlich an Touristen richten und nicht dem Alltagsverkehr der Einwohner der Stadt dienen.

Die folgende Karte (vgl. Anlage 9) zeigt die Standorte der Reparaturstationen. Die Standorte konzentrieren sich im Innenstadtbereich (fünf Stationen). Ergänzend sind im Westen im Ferienpark und im Norden an der Seebrücke jeweils eine Station vorhanden.

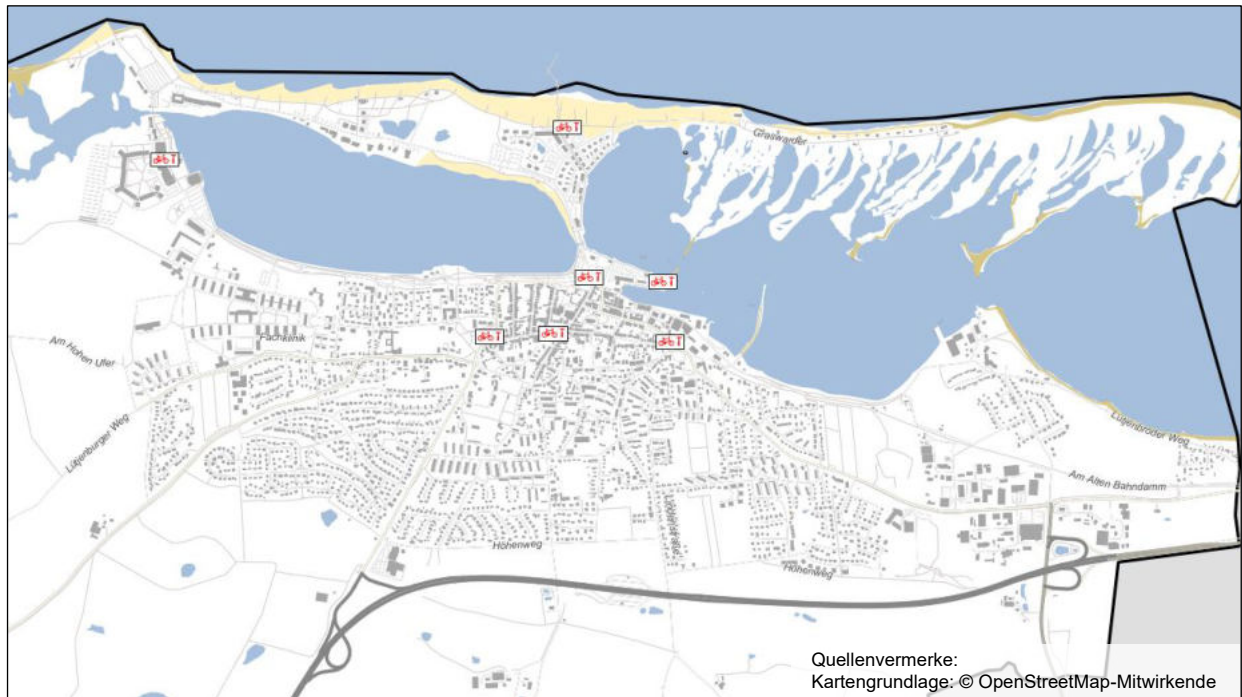


Abbildung 40: Fahrradreparaturstationen und Schließfächer im Stadtgebiet (eigene Darstellung)

2.7 Öffentlicher Verkehr

2.7.1 Regionaler Nahverkehrsplan

Der regionale Nahverkehrsplan (RNVP) definiert für den öffentlichen Personenverkehr die Ziele, Standards und Maßnahmen für den Kreis Ostholstein. Im März 2021 hat der Kreistag den 4. Regionalen Nahverkehrsplan [11] einstimmig für den Zeitraum 2020 bis 2024 beschlossen. Mit der Erarbeitung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans soll voraussichtlich Mitte 2025 begonnen werden, wobei es sich um eine Fortschreibung des aktuellen Nahverkehrsplans handeln soll.

Der 4. RNVP stellt auf insgesamt fast 300 Seiten das derzeitige und das geplante ÖV-Angebot im Kreisgebiet dar. Die Inhalte werden an dieser Stelle nur stichpunkthaft und mit einem besonderen Fokus auf das ÖV-Angebot im Stadtgebiet dargestellt wobei die Vorgaben des Plans als weitgehend umgesetzt zu betrachten sind.

Die Stadt Heiligenhafen liegt demnach auf einer Hauptachse des öffentlichen Verkehrs im Kreisgebiet zwischen den Städten Lensahn <-> Oldenburg in Holstein <-> Heiligenhafen <-> Burg auf Fehmarn bzw. auf der Achse Lütjenburg <-> Heiligenhafen <-> Burg auf Fehmarn und ist Start-/Endpunkt der Grundachse (2. Kategorie) Heiligenhafen <-> Gremersdorf <-> Oldenburg in Holstein. Die Hauptachse zwischen Oldenburg in Holstein und Heiligenhafen führt dabei nicht über den direkten Weg (über Gremersdorf) sondern in einem Bogen über Göhl, Heringsdorf und Neukirchen. Diesen

Achsenkategorien sind Anforderungen an die Angebotsqualität zugeordnet. Auf Hauptachsen soll ein 60-min-Takt im Zeitraum 5:00 bis 22:00 Uhr gewährleistet werden, wobei in den Schwachlastzeiten ein bedarfsgesteuertes Angebot möglich ist. Für Grundachsen der 2. Kategorie soll in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls ein 60-min-Takt angeboten werden. In der Nebenverkehrszeit sowie in der Schwachlastzeiten sind ein (bedarfsgesteuerter) 120-min-Takt vorgesehen. Diese Anforderungen sind in Heiligenhafen bzw. im Umfeld weitgehend gewährleistet.

Der Nahverkehrsplan definiert im Weiteren wesentliche Ziele und Handlungsfelder (im Folgenden auszugsweise dargestellt):

- Der ÖPNV soll zur Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen sowie der Verbesserung der Infrastruktur, des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit dienen.
- Barrierefreie Mobilitätsketten im ÖPNV sollen den Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechen.
- Aufgrund der touristischen Attraktivität des Kreises Ostholstein ist die besondere Nachfrage im Tourismus zu berücksichtigen.
- Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst rasch und wirkungsvoll durch Maßnahmen zur Verlagerung der Nachfrage auf den ÖPNV zurückgeführt werden.
- Der straßen- und schienengebundene ÖPNV im städtischen und ländlichen Bereich, der Fuß- und Fahrradverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr sind als Bestandteile eines kreisübergreifenden Verkehrssystems zu verstehen. Geeignete Übergangsstellen zwischen diesen Teilsystemen können dazu beitragen, den Verkehr im Kreis Ostholstein umweltfreundlicher und sozial gerechter zu gestalten.
- Die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele muss sich an einem angemessenen Verhältnis von Aufwand und Nutzen orientieren.

Bewertet wurde unter anderem die Haltestelle Wilhelmsplatz als ÖV-Verknüpfungspunkt, der den Umstieg zwischen unterschiedlichen Buslinien grundsätzlich ermöglichen kann. Es wird aber festgestellt, dass die Haltestelle diese Funktion derzeit nicht erfüllt. Die Barrierefreiheit ist nur teilweise über Hochborde gegeben. Positiv wird aber die vorhandene und überdachte Fahrradabstellanlage erwähnt.

Für den Stadtbusverkehr in Heiligenhafen empfiehlt der RNVP die Schaffung einer Stadtbus-Qualität durch das Zusammenspiel der Linie 1 (ehemals Linie 5710) mit den Regional- und Dorfbuslinien sowie eine Ausweitung des Angebotes der Linie 1 und eine Prüfung des Linienweges. Die Anforderungen an die Angebotsqualität eines Stadtbusses sind für die Linie 1 inzwischen erfüllt (60-min-Takt).

Für ausgewählte Haltestellen empfiehlt der RNVP die Ausstattung mit dynamischen Fahrgastinformationen zu ergänzen. Dies gilt insbesondere für die Haltestelle Wilhelmsplatz und aufgrund der touristischen Bedeutung für die Haltestelle Kattsund.

Nicht zuletzt werden die vorhandenen Linien mit empfohlenen Anpassungen umfassend im RNVP dargestellt. Zu beachten ist dabei, dass die Linien in der Zwischenzeit umbenannt wurden und die die Linienbezeichnungen in der Form des Nahverkehrsplans nicht mehr gelten.

2.7.2 Schienenpersonennahverkehr

Eine direkte Anbindung der Stadt Heiligenhafen an den Schienenverkehr besteht seit mehreren Jahrzehnten nicht mehr. Der Personenverkehr auf der Stichstrecken zwischen Heiligenhafen und der Bahnlinie Lübeck – Puttgarden wurde bereits im Jahr 1976 eingestellt. Die Anbindung im Schienengüterverkehr wurde noch bis Mitte der 1980er Jahre bedient. Die Strecke ist inzwischen stillgelegt und zurückgebaut. Die Flächen der ehemaligen Bahnlinie werden abschnittsweise als Radweg genutzt.

Die nächstgelegenen Bahnhöfe bzw. Haltepunkte befinden sich in Großenbrode und Oldenburg in Holstein. Der Bahnverkehr auf der Strecke Lübeck – Puttgarden beschränkt sich derzeit auf den Abschnitt Lübeck <> Neustadt in Holstein. Zwischen Lübeck und Puttgarden verkehrt ersatzweise die Buslinie X85. Der Schienenersatzverkehr ist Folge der Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt-Querung. Eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Strecke ist im Jahr 2030 zu erwarten. Die Busse verkehren im 60-min-Takt. Für den Schienenersatzverkehr wurde unter anderem in Großenbrode eine neue Haltestelle errichtet.

In den Planungen der festen Fehmarnbelt-Querung ist auch eine Anpassung der Linienführung der Eisenbahnstrecke geplant. Der neue Streckenverlauf „umfährt“ zukünftig die Gemeinde Großenbrode in nördlicher / nordwestlicher Richtung und bündelt die Verkehrswege von Eisenbahn und Bundesstraße B 207. In diesem Zusammenhang ist auch ein neuer Bahnhofsteilpunkt im Bereich Mittelhof und damit ca. in der Mitte zwischen Großenbrode und Heiligenhafen geplant. Die Entfernung zum Marktplatz in Heiligenhafen beträgt rund 5,0 km (Luftlinie).

2.7.3 Regionalbusverkehr inkl. Fernreisebusverkehr

Die Stadt Heiligenhafen ist mit zahlreichen Linien in das regionale Busliniennetz eingebunden. Darüber hinaus wird Heiligenhafen auch mit Fernreisebussen angefahren.

Linienverbindungen mit Fernreisebussen bestehen in zahlreiche Städte in Deutschland (zum Teil mit Umstieg am ZOB in Hamburg oder anderen Städten) und nach Kopenhagen. Fernbuslinien stellen damit eine wichtige Ergänzung bzw. eine Alternative zum (derzeit nicht vorhandenen) Schienenpersonennahverkehr insbesondere für touristisch geprägte Fahrten dar. Als Fernbushaltestelle in Heiligenhafen wird die Bushaltestelle am Wilhelmsplatz genutzt.



Foto: © SBI GmbH



Foto: © SBI GmbH

Abbildung 41: Fernbushaltestelle am Wilhelmsplatz (eigene Aufnahmen)

Neben den Fernbussen verkehren derzeit sechs Regionalbuslinien:

- Linie 570: Oldenburg (Holstein) <> Heiligenhafen;
Montag bis Freitag zwischen ca. 5:00 und 22:00 Uhr im 60-min-Takt
Samstag, Sonntag, Feiertag zwischen ca. 7:00 und 22:00 Uhr im 120-min-Takt
- Linie 580: Oldenburg (Holstein) <> Heiligenhafen;
Montag bis Freitag zwischen ca. 5:00 und 23:00 Uhr im 60-min-Takt
Samstag, Sonntag, Feiertag zwischen ca. 6:00 und 23:00 Uhr im 120-min-Takt
- Linie 590: Burg auf Fehmarn <> Heiligenhafen;
Montag bis Freitag zwischen ca. 5:00 und 21:00 Uhr ca. im 60-min-Takt
Samstag, Sonntag, Feiertag zwischen ca. 5:00 und 22:00 Uhr im 60-min-Takt
- Linie 574: Oldenburg (Holstein) <> Heringsdorf <> Heiligenhafen;
nur an Schultagen mit 3 bzw. 4 Fahrten je Richtung
- Linie 576: Oldenburg (Holstein) <> Dazendorf <> Heiligenhafen;
nur an Schultagen mit 3 bzw. 4 Fahrten je Richtung
- Linie 577: Gremersdorf <> Heiligenhafen;
nur an Schultagen mit 3 bis 4 Fahrten je Richtung

Die Liniennummern wurden zu Beginn des Jahres 2023 geändert und weichen dementsprechend von den Liniennummern ab, die im Verkehrskonzept Innenstadt genannt sind [18].

Die Linienübersichten in den Abbildungen 42 und 43 (bzw. in den Anlagen 10 und 11) verdeutlichen, dass die Linien 570, 580 und 590 stündliche Verbindungen zwischen Heiligenhafen und dem Umland gewährleisten. Auch am Wochenende besteht ein zwar geringeres, aber noch akzeptables Angebot. Die Linien 574, 576, 577 verkehren nur mit wenigen Fahrten zwischen Montag und Freitag und weisen somit eine deutliche Ausrichtung auf den Schülerverkehr auf. Jedoch sind auch bei den Linien

570, 580 und 590 zum Teil Fahrplanabweichungen in den Hauptschulverkehrszeiten festzustellen (z.B. Verstärkerfahrten morgens). Die folgenden Abbildungen zeigen die Liniennetze der einzelnen Linienbuskategorien, wobei auf die Darstellung der Fernreisebuslinien verzichtet wird. Zu beachten ist zudem, dass der „typische“ Linienweg angezeigt wird. Einzelne Linienwegabweichungen, wie beispielsweise bei der Linie 590 bei der Fahrt um 6:45 Uhr ab Haltestelle Schlamerstraße (statt wie sonst ab Wilhelmsplatz) werden dabei nicht betrachtet.



Abbildung 42: Regionalbuslinien in Heiligenhafen (eigene Darstellung)



Abbildung 43: „Schulbuslinien“ in Heiligenhafen (eigene Darstellung)

2.7.4 Stadtbusverkehr

Da sich der Regionalbusverkehr überwiegend auf die Hauptverkehrsstraßen beschränkt, würde eine Erschließungslücke in weiten Teilen von Heiligenhafen bestehen. Diese Lücke wird mit der Stadtbuslinie 1, die zwischen Ortmühle und Steinwarder verkehrt, geschlossen. Zwischen ca. 9:00 Uhr und 19:00 Uhr wird ein 60-min-Takt angeboten. In der Mittagszeit wird an Schultagen vom festen 60-min-Takt abgewichen, wobei die Abweichung nur die Linienrichtung Ortmühle > Steinwarder betrifft. Die Linie beginnt hier einerseits bereits an der Warderschule, endet jedoch bereits am Wilhelmsplatz. Statt zur Minute 57 (an der Haltestelle Ortmühle) fahren die Busse ca. 10 bzw. 20 Minuten später (ab Ortmühle um 12:18 Uhr statt 11:57 Uhr bzw. 13:08 Uhr statt 12:57 Uhr). In der Gegenrichtung bestehen diese Taktabweichungen nicht. Jedoch beginnen die Fahrten um 12:28 und 13:28 Uhr nicht an der Haltestelle Steinwarder sondern erst an der Haltestelle Wilhelmsplatz. Fahrplanabweichungen bei einzelnen Fahrten und insbesondere bei längeren Taktzeiten sind aus Fahrgastsicht immer als nachteilig zu bewerten. Die Fahrplanabweichungen sind hier augenscheinlich auf die Schulendzeiten an der Warderschule ausgerichtet. An den Wochenenden sowie an Feiertagen verkehrt die Linie im Zeitraum von ca. 8:30 bis 19:30 Uhr im 120-min-Takt.



Abbildung 44: Stadtbuslinie in Heiligenhafen (eigene Darstellung)

Die Erschließung des gesamten Stadtgebiets mit nur einer Stadtbuslinie gewährleistet eine umsteigefreie Fahrt im gesamten Stadtgebiet. Allerdings führt diese Art der Erschließung auch zu einer vergleichsweise umwegigen bzw. wenig direkten Linienführung und damit vergleichsweise langen Fahrzeiten. Abhängig von den individuellen Start- und Zielpunkten bestehen somit gegebenenfalls deutliche Reisezeitnachteile im Vergleich zum Fahrrad oder dem Pkw. Beispielhaft sei hier die Fahrt aus dem Bereich Wachtelberg in die Innenstadt genannt. Die Vor- und Nachteile der umsteigefreien Erschließung sollten im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts im Vergleich einer direkteren Linienführung gegeneinander abgewogen werden.

Seit dem 1. August 2024 wird der Linienbusverkehr in Heiligenhafen kostenlos angeboten. Sowohl für die Bewohner als auch für die Gäste der Stadt ist damit ein durchaus attraktives Angebot vorhanden. Das Angebot gilt für den Stadtbusverkehr. Innerhalb des Stadtgebietes kann auch der Regionalverkehr kostenfrei genutzt werden. Außerhalb des Stadtgebiets ist allerdings ein Ticket erforderlich. Die Nutzung bzw. die Veränderungen der Nutzungen des Linienbusangebotes sollten und sollen während der kommenden Zeit beobachtet werden. Im Anschluss an diese Evaluierungsphase soll über die Fortführung des Projekts entschieden werden.

In Bezug auf die Fahrgastzahlen liegen zwei Auswertungen der Norddeutschen Verkehrsbetriebe und der Heiligenhafener Verkehrsbetriebe (HVB) vor. Zwar werten beide Unternehmen grundsätzlich die gleichen Daten aus, stellen die Ergebnisse aber einerseits für unterschiedliche Zeiträume und andererseits mit einer unterschiedlichen inhaltlichen Abgrenzung zur Verfügung.

Die Norddeutschen Verkehrsbetriebe stellen Daten für die Monate Dezember 2024 bis Februar 2025 zur Verfügung, wobei nur der Monat Januar vollständig vorliegt. Die Daten ermöglichen eine Bewertung der Nutzung der einzelnen Linien (1, 570, 574, 576, 580 und 590) im Stadtgebiet. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum rund 5.700 Tickets „verkauft“. Davon entfallen rund 60% auf die Linie 1 und etwa 36% auf die Linie 580. Diese beiden Linien dominieren den Öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet mit deutlichem Abstand. In den anderen vier Linien wurden rund 4% der Tickets verkauft.

Die Daten der Heiligenhafener Verkehrsbetriebe beziehen sich auf den Zeitraum August bis Dezember 2024, wobei auch hier die Daten der Monate August und Dezember nicht vollständig sind. Diese Daten ermöglichen hingegen eine Auswertung nach den Haltestellen, an denen die Tickets verkauft worden sind und liefern damit Informationen über die räumliche Nachfrage nach ÖV-Fahrten im Stadtgebiet (bezogen auf die Einstiegshaltestelle). In diesem Zeitraum wurden rund 8.200 Tickets verkauft. Wenig überraschend ist, dass die Haltestelle Wilhelmsplatz in dieser Auswertung zu den am meisten genutzten Haltestellen zählt (1.200 Tickets). Allerdings weist die Haltestelle Steinwarder noch etwas mehr verkaufte Tickets auf. Ebenfalls stark frequentiert sind die Haltestellen Am Jachthafen und Kattsund (ca. 670 bzw. 620 Tickets). Insgesamt wurden an 12 Haltestellen (ein Drittel der Haltestellen im Stadtgebiet) über 200 Tickets verkauft, die damit rund 75% aller Ticketverkäufe aufweisen.

Es ist jedoch zu beachten, dass die Verkaufszahlen keine direkte Aussage über die tatsächliche Auslastung der Busse zulassen. Insbesondere Fahrgäste mit Zeitkarten – wie dem Deutschlandticket oder Jobticket – sowie Nutzerinnen und Nutzer der Ostsee Card, die ebenfalls eine kostenfreie ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet ermöglicht, sind in der Statistik ggf. vollständig nicht erfasst, wenngleich einzelne Tickets auch die OstseeCard Heiligenhafen, Wochen- und Monatstickets als Ticketart ausweisen.

Wenngleich die Stadt Heiligenhafen nicht die einzige Stadt in Deutschland ist, die einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr anbietet, sind es doch nur sehr wenige Städte und Gemeinden, die über ein vergleichbares Angebot verfügen. Aus beiden Statistiken lassen sich zwar keine Fahrgastzahlen oder Ticketverkäufe für den Zeitraum vor der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs ableiten. Aus den Beobachtungen vor Ort, den Mitteilungen in der Presse und Informationen aus persönlichen Gesprächen ist jedoch eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen abzuleiten. Teilweise wird von einer Verdreifachung der Fahrgastzahlen ausgegangen. Man kann somit von einem guten bis sehr guten Erfolg des Projekts ausgehen. Eine Fortsetzung des Projekts ist damit aus verkehrlicher Sicht empfehlenswert, sofern die Finanzierung gesichert werden kann.

2.7.5 Anruflinienfahrten (ALFA)

Ein besonderes ÖV-Angebot stellen die Anruflinienfahrten (ALFA) dar. Dabei handelt es sich um ein Linienangebot, welches nur „auf Abruf“ verkehrt. Anruflinienfahrten sind eine wichtige Ergänzung im Angebot öffentlicher Verkehrsmittel. Sie eignen sich insbesondere für Räume und Zeiten mit insgesamt geringer ÖV-Nachfrage, in denen ein ÖV-Angebot anders nicht realisierbar ist. Fahrtwünsche sind dabei bis 30 Minuten vor Abfahrt anzumelden. Insgesamt verkehren in Heiligenhafen (und darüber hinaus) vier ALFA-Linien:

- Linie 585: Heiligenhafen > Johannistal > Techelwitz > Teschendorf > Kembs > Dazendorf > Heiligenhafen
 Montag bis Freitag: 8:00; 10:00; 15:00 und 17:00 Uhr
 Samstag, Sonntag, Feiertag: 9:00 und 11:00 Uhr
 jeweils ab/an Heiligenhafen, Wilhelmsplatz
- Linie 586: Heiligenhafen > Klaustorf > Rossee > Neuratjensdorf > Gremersdorf > Heiligenhafen
 Montag bis Freitag: 8:45; 10:45; 15:45 und 17:45 Uhr
 Samstag, Sonntag, Feiertag: 9:45 und 11:45 Uhr
 jeweils ab/an Heiligenhafen, Wilhelmsplatz
- Linie 587: Heiligenhafen > Lütjenbrode > Bergmühle > Sütel > Löhrstorf > Neukirchen > Löhrstorf > Klaustorf > Heiligenhafen
 Montag bis Freitag: 9:15; 11:15; 16:15 und 18:15 Uhr
 Samstag, Sonntag, Feiertag: 10:15 und 12:15 Uhr
 jeweils ab/an Heiligenhafen, Wilhelmsplatz
- Linie 588: Heiligenhafen <> Oldenburg (Holstein)
 7:30 Uhr ab Heiligenhafen, Ferienpark/Spielplatz nach Oldenburg/ZOB
 14:45 Uhr ab Oldenburg/ZOB nach Heiligenhafen, Ferienpark/Spielplatz
 nur zwischen Anfang April und Ende Oktober
 sowie nur an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

Anruflinienfahrten stellen in der Regel attraktive Ergänzung zum „klassischen“ ÖV-Angebot in Zeiten und Räumen mit geringerer Verkehrsnachfrage dar.

2.7.6 Erreichbarkeitsanalysen und Haltestelleneinzugsbereiche

Fast das gesamte Stadtgebiet ist heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Lediglich kleinere Bereiche im westlichen und südlichen Stadtgebiet, ein kleineres Gebiet im Bereich Drosselweg/Postlandstraße sowie der Bereich Danziger Straße / Lütjenburger Weg / Warteburgweg sind derzeit nicht erschlossen (vgl. Abbildung 45 sowie Anlage 13). Die Erschließungsqualität ist definiert als die Lage der (Wohn-) Gebäude innerhalb des Einzugsbereichs einer Haltestelle. Die Erschließungsqualität ist damit als weitgehend befriedigend bis gut zu bewerten. Bei der vergleichenden Interpretation der Analysen im Mobilitätskonzept zu den Analysen im Verkehrskonzept Innenstadt [18] fällt die abweichende Definition der Einzugsbereiche auf. Im Verkehrskonzept Innenstadt sind die Einzugsbereiche jeweils auf den Durchmesser bezogen. In Mobilitätskonzept werden die Einzugsbereiche auf den Radius bezogen. Insofern entspricht der Einzugsbereich im Mobilitätskonzept ($R = 300\text{ m}$) dem 600-m-Einzugsbereich im Verkehrskonzept Innenstadt.

Grundsätzlich gibt es unterschiedliche Definitionen für den Einzugsbereich einer Haltestelle. Der hier verwendete Einzugsbereich von 300 m stellt einen gängigen Bewertungsmaßstab dar. Im Hamburger Verkehrsverbund werden hingegen 400 m für Bushaltestellen verwendet und damit größere

Zugangswege und Zeiten zu den Haltestellen akzeptiert. Andererseits wird insbesondere bei den Diskussionen um Maßnahmen der Mobilitätswende auch eine Reduzierung der Einzugsbereiche gefordert/gewünscht und 200 m als notwendig zur Erreichung der Ziele der Mobilitätswende angesehen.

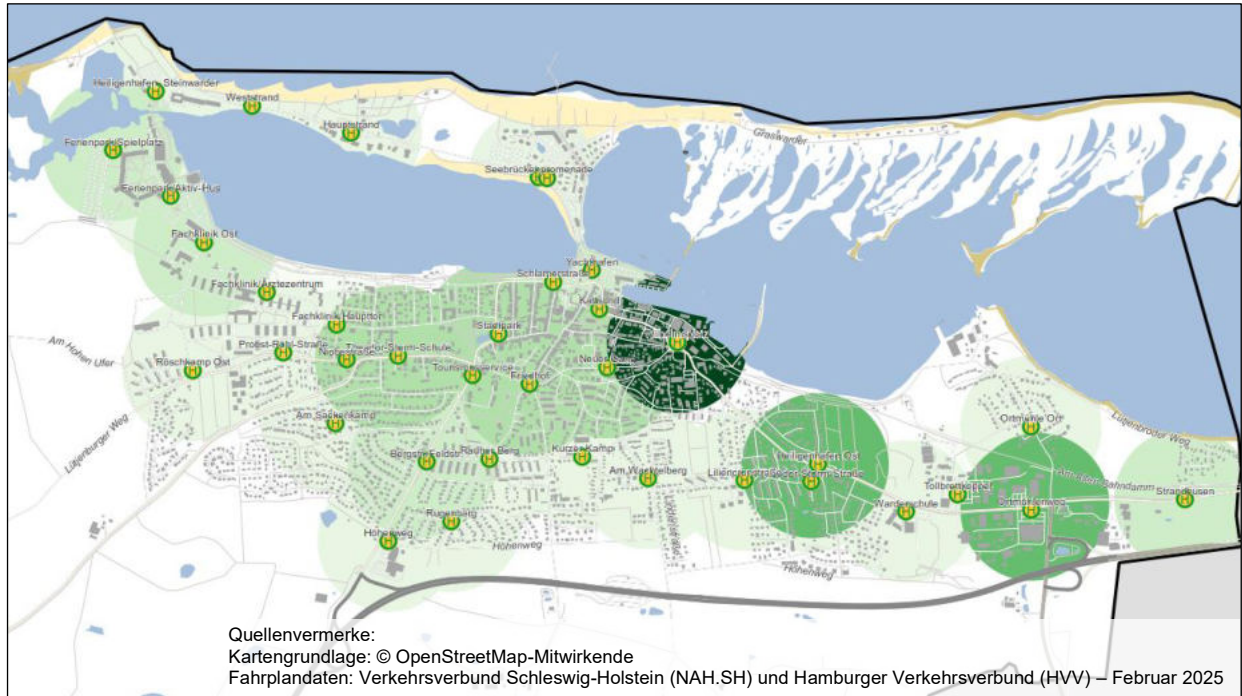


Abbildung 45: Lage der Bushaltestellen im Stadtgebiet und Einzugsbereiche ($R = 300\text{ m}$ – eigene Darstellung)

Neben der Erschließungsqualität ist aber insbesondere die Angebotsqualität von maßgebender Bedeutung bei der Bewertung des ÖV-Angebots. Die Angebotsqualität wird hier verstanden als die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten an einer Haltestelle bzw. die Anzahl der Abfahrten (Summe aller Linien und Linienrichtungen). Die Fahrtenanzahl wurde für die Fahrplanperiode 2025 ausgewertet. Neben den Einzugsbereichen zeigt Abbildung 45 (sowie Anlage 13) auch die Angebotsqualität, wobei Stärke der Einfärbung des Einzugsbereichs mit der Fahrtenanzahl zunimmt. Der Wilhelmsplatz als zentrale Haltestelle (dunkelgrüne Einfärbung) bietet dabei die meisten Fahrtmöglichkeiten (rund 160 Abfahrten an einem Schultag). Aber auch die Haltestellen Heiligenhafen Ost und Ortmühlenweg weisen mit rund 90 bis 100 Abfahrten noch zahlreiche Fahrtmöglichkeiten auf. Weitere neun Haltestellen weisen eine Fahrtenanzahl zwischen 30 und 50 Abfahrten auf. Die übrigen Haltestellen werden rund 15 bis 20 mal pro Schultag angefahren.

Zur Einordnung der Fahrtenhäufigkeiten:

- eine Linie im 60-min-Takt zwischen 6 und 20 Uhr: 30 Fahrten/Tag
- eine Linie im 30-min-Takt zwischen 6 und 20 Uhr: 60 Fahrten/Tag
- eine Linie im 15-min-Takt zwischen 6 und 20 Uhr: 120 Fahrten/Tag

Trotz der zum Teil starken Ausrichtung des Linienbusverkehrs auf den Schülerverkehr weichen die Fahrtenhäufigkeiten an Ferientagen nur im vergleichsweise geringen Umfang vom Fahrtenangebot an Schultagen ab. Am Wilhelmsplatz sind an Ferientagen beispielsweise 140 Abfahrten

festzustellen. Auch an den Haltestellen Heiligenhafen Ost und Ortmühlenweg werden nur rund 10 Fahrten weniger angeboten.

Das Fahrtenangebot an den Wochenenden ist an den einzelnen Haltestellen hingegen deutlich geringer als an Wochentagen (Montag bis Freitag). Rund 50 % der Fahrtenangebots an den Tagen Montag bis Freitag besteht auch an den Wochenenden. Insofern bietet Abbildung 45 auch eine Orientierung für das Fahrtenangebot an Ferientag und am Wochenende.

Das Fahrplanangebot in Heiligenhafen ist unter Berücksichtigung der Stadtgröße und der eher ländlichen Lage als akzeptabel bis noch gut zu bewerten. Dabei werden die derzeit üblichen Maßstäbe zur Bewertung des ÖV-Angebotes berücksichtigt. Ein weiterer Ausbau des Fahrtenangebots in den südlichen und südwestlichen Stadtbereichen sowie im Bereich Steinwarder (in der touristischen Hauptsaison) wäre jedoch grundsätzlich wünschenswert. Zudem sollte auch die Anbindung der Nachversorgungsmöglichkeiten an der Bergstraße gestärkt werden. Die weiteren Betrachtungen zum Ausbau des ÖV-Angebots sind Gegenstand des Mobilitätskonzeptes in Abschnitt 5.4. Der derzeit kostenfrei angebotene Nahverkehr stellt eine Besonderheit dar, wird derzeit augenscheinlich sehr gut angenommen und sollte auch zukünftig möglichst erhalten bleiben.

2.7.7 Haltestellenausstattung

Die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ [19] definieren die Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen wie folgt:

- Kennzeichnung der Haltestelle gemäß den gesetzlichen Auflagen
Haltestellenzeichen (Verkehrszeichen-Nr. 224), Haltestellenname, Liniennummer(n), Name oder Symbol des Verkehrsunternehmens
- Statische Fahrgastinformationen
insbesondere Aushangfahrplan, sowie möglichst Tarifinformationen und Linienübersichtsplan
- Dynamische Fahrgastanzeigen (wünschenswert)
- Fahrkartenautomat und Entwerter (sofern kein Fahrkartenkauf im Fahrzeug möglich ist)
- Wetterschutzeinrichtungen (Schutzdächer, Wartehallen, Spritzschutzwände)
mit transparenten Wänden zur Gewährleistung des Sichtkontakts zwischen Fahrer und Fahrgast sowie zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit
- Sitzgelegenheit (insbesondere bei hohem Anteil älteren oder mobilitätseingeschränkter Personen oder Personen mit Kleinkindern)
- Beleuchtung und Abfallbehälter
- ggf. Service- und sonstige Einrichtungen
- Barrierefreiheit

Abbildung 46 zeigt die „typische“ Form der Haltestellenausstattung in Heiligenhafen. Dabei sind die oben genannten Anforderungen an die Haltestellenausstattung weitgehend vorhanden, jedoch in einem schlechten baulichen Zustand. Als ungünstig ist die weitgehend geschlossene Form des Wetterschutzes zu bewerten, die die Einsicht von außen deutlich erschwert, oft ein Hindernis für körperlich eingeschränkte Personen aufweist und einen (teilweise) wenig einladenden Eindruck erweckt. Zudem fehlen an fast allen Haltestellen die erforderlichen Elemente der Barrierefreiheit (Sonderborde und taktile Leitelemente). Nur an wenigen Haltestellen sind bereits Sonderborde eingebaut (z.B. im Bereich Steinwarder, Wilhelmsplatz), wobei nur die Bordhöhe vergrößert wurde,

um den Einstieg in die Busse zu vereinfachen. Eine vollständige Ausstattung mit taktile Leitelemente ist bisher an keiner Haltestelle vorhanden.



Abbildung 46: Typische Haltestellenausstattung in Heiligenhafen (links: Heiligenhafen Ost; rechts: Hauptstrand – eigene Aufnahmen)



Abbildung 47: Haltestellen „ohne alles“ (links: Friedhof; rechts: Weststraße (mit Sonderbord) – eigene Aufnahmen)



Abbildung 48: „Schulbushaltestellen“ Theodor-Storm-Schule (eigene Aufnahme)

Grundsätzlich weisen alle Haltestellen im Stadtgebiet verbesserungspotenziale in Bezug auf die Barrierefreiheit auf. Die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit ist derzeit nicht gewährleistet. Das Personenbeförderungsgesetz PBefG fordert in §8 „...für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

Betrachtet man die oben genannten grundsätzlichen Anforderungen an die Haltestellenausstattung ohne den Aspekt der Barrierefreiheit, ergibt sich ein differenziertes Bild. Bewertet werden das Vorhandensein eines Wetterschutzes, von Sitzmöglichkeiten und Abfallbehälter sowie die Beleuchtung (jeweils 1 Punkt). Eine gesonderte Bewertung der Haltestellenkennzeichnung sowie der Fahrplanaushänge erfolgt nicht (immer vorhanden). Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Haltestellenkennzeichnung in der konkreten Form der Umsetzung an den Haltestellen Friedhof und Neuer Gang zur „regions- bzw. ortstypisch“ ist, jedoch nicht als vollständig StVO-konform zu bewerten ist (vgl. §39 Abs. 4 StVO – „Verkehrszeichen können auf einer weißen Trägertafel aufgebracht sein...“).

Von den insgesamt 48 betrachteten Haltepunkten verfügen nur 15 Haltepunkte über alle vier Ausstattungsmerkmale (ca. 30 %). An 22 Haltepunkten fehlt ein Wetterschutz. An 19 Haltepunkten ist keine Sitzmöglichkeit vorhanden. 22 Haltepunkte verfügen derzeit nicht über einen Abfallbehälter und 21 mal ist keine (ausreichende) Beleuchtung gewährleistet. An 10 Haltepunkten fehlen alle vier Ausstattungsmerkmale.

Die folgende Abbildung und Anlage 14 verdeutlichen das Vorhandensein der Ausstattungsmerkmale an den Haltestellen im Stadtgebiet. Dabei zeigt sich, dass die Haltestellen in zentraleren Bereichen

bzw. entlang der klassifizierten Straßen über eine umfangreichere Ausstattung verfügen als Haltestellen in städtischen Randlagen.

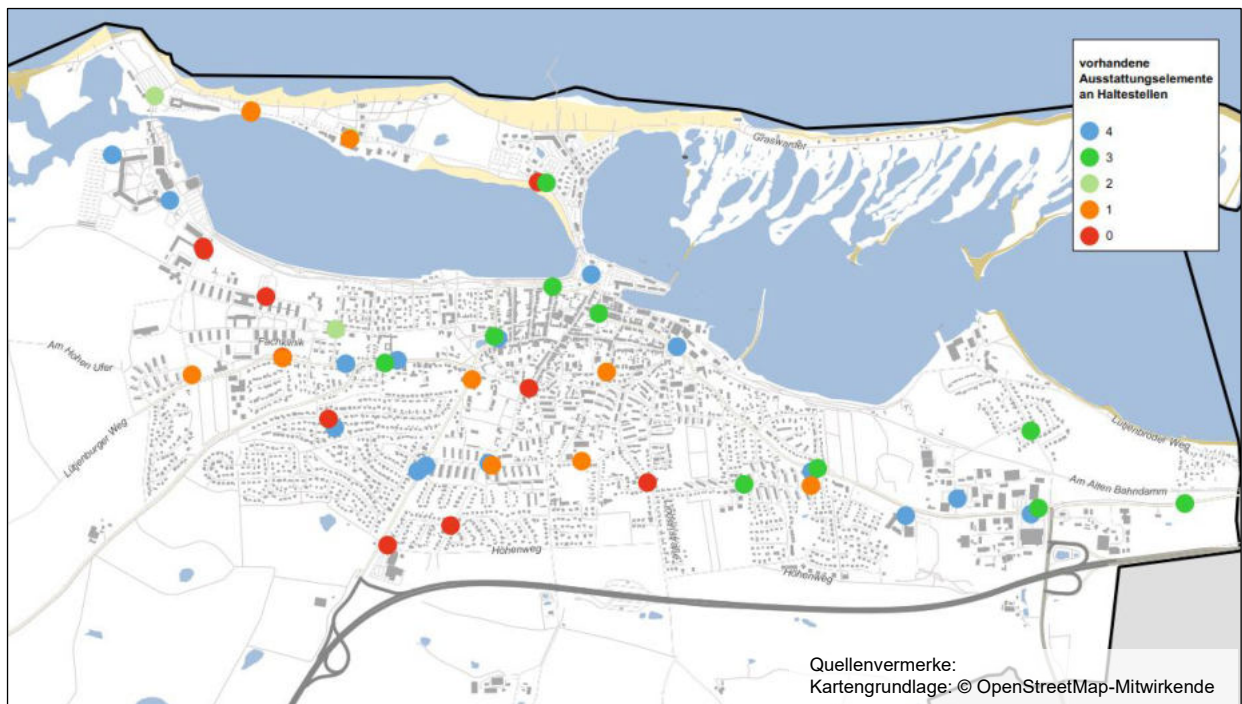


Abbildung 49: Haltestellenausstattung an den einzelnen Haltepunkten im Stadtgebiet (eigene Darstellung)

Die Haltestelle Wilhelmsplatz verfügt über zusätzliche Angebote. Neben einer Fahrradreparaturstation und Schließfächern sind auch einige überdachte Fahrradabstellplätze vorhanden. Vergleichbare Angebote finden sich sonst an keiner Haltestelle im Stadtgebiet.

2.8 Kfz-Verkehr

2.8.1 Fließender Kfz-Verkehr

Der motorisierte Individualverkehrs (MIV) dominiert mit einem geschätzten Anteil von rund 55 % das Verkehrsgeschehen und ist voraussichtlich auch in der (näheren) Zukunft eine wichtige Säule der Verkehrsabwicklung in Heiligenhafen. Dies zeigt sich auch in den zum Teil höheren/hohen Verkehrsstärken im Innenstadtbereich, die auf Grundlage von Verkehrszählungen im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Innenstadt ermittelt wurden [18].

Insbesondere der Straßenzug der Kreisstraße K42 weist hohe Verkehrsstärken von rund 10.500 bis 11.200 Kfz/24h im Sundweg sowie Verkehrsstärken zwischen 7.200 und 8.100 Kfz/24h im Straßenzug Hafenstraße / Kiekut / Am Strande / Lauritz-Maßmann-Straße auf. Im weiteren Verlauf der Bergstraße kann das Verkehrsaufkommen mit rund 9.500 Kfz/24h angegeben werden. Auch die Straße Steinwarder weist mit rund 6.400 Kfz/24h vergleichsweise hohe Verkehrsstärken auf. Die weiteren Straßen sind hingegen nur moderat (Wendstraße / Schmiedestraße, Lütjenburger Weg, Eichholzweg – jeweils zwischen 3.900 und 4.600 Kfz/24h) bis gering belastet (bis maximal rund 1.100 Kfz/24h).

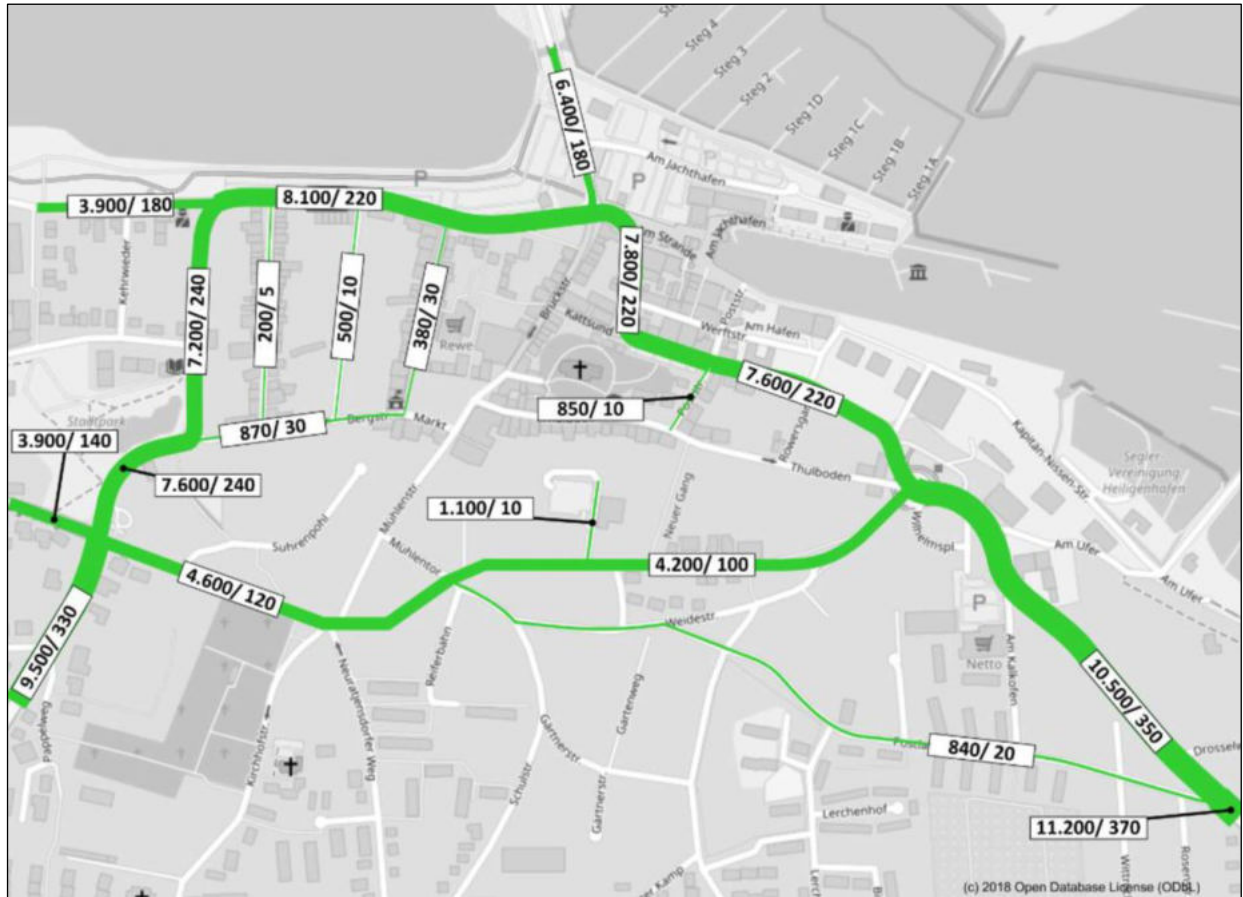


Abbildung 50: Durchschnittlicher täglicher Verkehr und Schwerverkehr (DTV / DTV_{sv}) [18]

Das Verkehrskonzept Innenstadt weist dabei deutlich darauf hin, dass die vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen auf dem nördlichen Innenstadtring nicht oder nur in geringem Umfang durch Durchgangsverkehre geprägt ist. Der Verkehrsablauf wird insgesamt als leistungsfähig bewertet und ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven an den Knotenpunkten vermutet. Die Verkehrsbeobachtungen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bestätigen diese Einschätzung grundsätzlich. Gewisse Defizite in der Abwicklung des Kfz-Verkehrs wurden eher in den städtischen Randbereichen am Sundweg sowie mit Einschränkungen an der Bergstraße beobachtet (jeweils durch den Einkaufsverkehr der Nahversorgungsmöglichkeiten in diesen Bereichen geprägt).

Die Erhebungen im Innenstadtbereich sind nicht durch die Effekte der Corona-Pandemie beeinflusst und umfassten je einen Zeitraum innerhalb und außerhalb der Ferienzeiten (7. März 2019 und 25. Juli 2019). Die Ergebnisse werden auch weiterhin als ausreichend repräsentativ angesehen.

Die Erhebungen zeigen anschaulich, dass das Verkehrsaufkommen in den Ferienzeiten im Sommer deutlich von den Aufkommen im Frühjahr abweichen. Die Spitzenstundenbereiche beider Zeitbereiche unterscheiden sich deutlich. Während außerhalb der Ferien die höchsten stündlichen Verkehrsstärken am Nachmittag zwischen ca. 16:00 und 17:00 Uhr erhoben wurden (Prägung durch Beschäftigten-, Einkaufs- und Freizeitverkehre), liegt die Spitzenstunde in den Ferienzeiten am späten Vormittag (10:45 bis 11:45 Uhr). Die Erhebungen in den Ferienzeiten verdeutlichen hier die Prägung des Verkehrsgeschehens durch Freizeit- bzw. touristische Verkehre. Im Gegensatz zu anderen weniger touristisch geprägten Städten und Gemeinden sind die Verkehrsstärken in den Ferienzeiten deutlich höher als außerhalb der Ferienzeiten. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen eher einen

moderaten Rückgang der Verkehrsaufkommen in den Sommermonaten. Abbildung 51 zeigt die erhobenen maßgebenden Spitzenstundenbelastungen außerhalb der touristischen Saison. Die Prozentwerte in den roten Kreisen beschreiben die Zunahmen der Verkehrsaufkommen in der Ferienzeit.

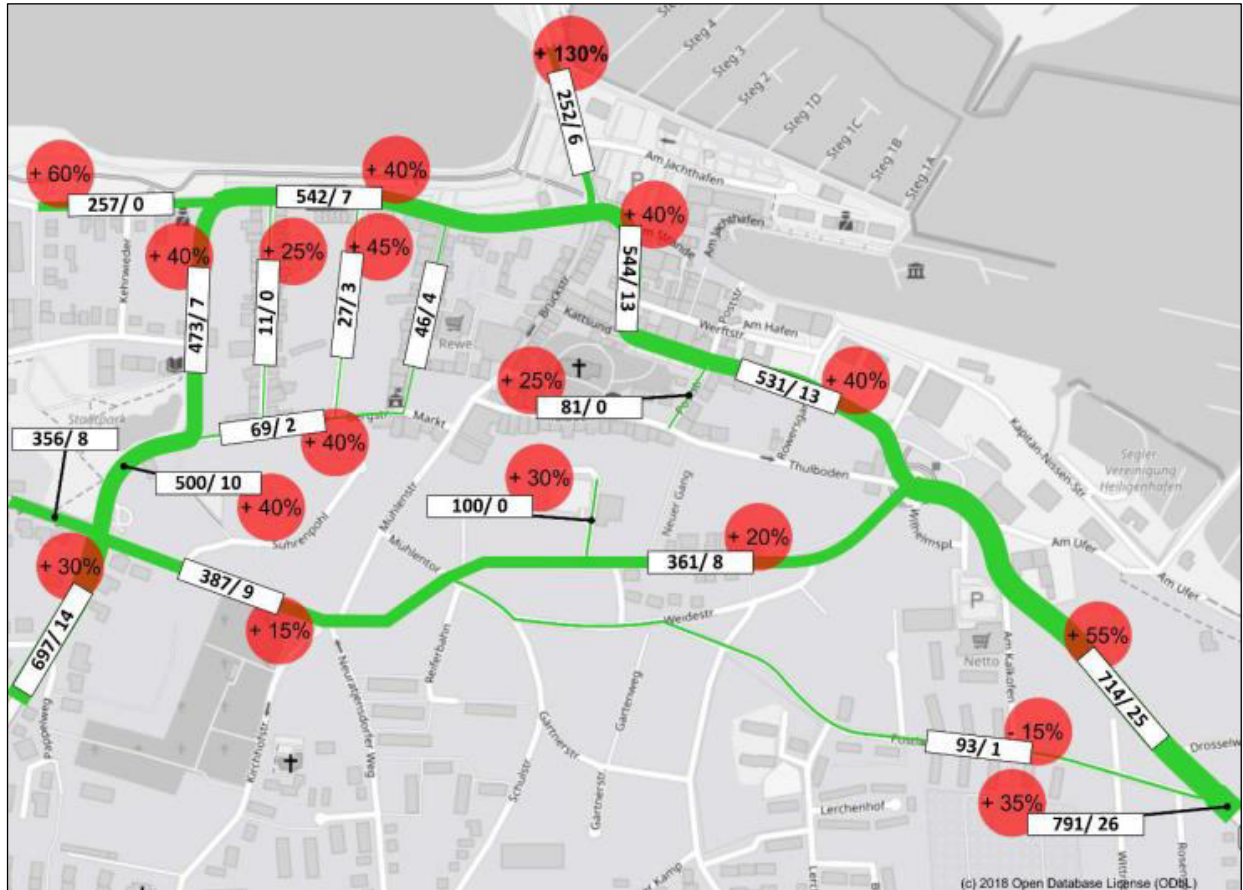


Abbildung 51: Maßgebende Spitzenstundenbelastungen (MSV / MSVsv) [18]

Ergänzend zu den Informationen des Verkehrskonzepts Innenstadt stellt die Stadt Heiligenhafen eigene Erhebungsdaten zur Verfügung. Die Erfassung der Daten erfolgt dabei mit Hilfe der vorhandenen Dialog-Displays, die an verschiedenen und regelmäßig wechselnden Stellen im Stadtgebiet installiert werden und die Verkehrsteilnehmer über die gefahrene Geschwindigkeit informieren. Die Datengrundlage umfasst insgesamt 24 Erhebungen (9x Bergstraße, 7x Carl-Maria-von-Weber-Straße, 5x Wendstraße, 2x Sundweg und 1x Steinwarder), die aber nur einen geringeren zusätzlichen Informationsgewinn liefern. Auf eine detaillierte Darstellung dieser Daten wird daher verzichtet.

Zusammenfassend ergeben die Daten des Verkehrsentwicklungskonzeptes Innenstadt bereits ein gutes Abbild des fließenden Kfz-Verkehrs in Heiligenhafen. Der Kfz-Verkehr wird derzeit weitgehend im Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt und kann dort überwiegend qualitätsgerecht abgewickelt werden. Im Neben- bzw. Erschließungsstraßennetz sind hingegen nur geringe Verkehrsstärken zu beobachten. Einzelne Sondersituationen können jedoch zeitweise zu veränderten Verkehrsströmen und damit zu einer spürbaren Verschlechterung im Verkehrsablauf führen (z.B. Ernteverkehre im Bereich Wilhelmsplatz/Hafenstraße).

Bezogen auf die Geschwindigkeiten, die durch die Stadt Heiligenhafen mit den Dialog-Displays erfasst wurden, zeigen sich die zu erwartenden Ergebnisse. Im Sundweg wurde beispielsweise eine 85%-Geschwindigkeit von rund 60 km/h erfasst. Die 85%-Geschwindigkeit ist definiert als die Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird. Mittlere Geschwindigkeit liegt bei 53 km/h.

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitserfassungen mit Dialog-Display zeigen ein typisches Bild. Während die mittleren Geschwindigkeiten in der Regel im Bereich der zulässigen Geschwindigkeiten liegen, sind die 85%-Geschwindigkeiten um ca. 10 bis 15 km/h oberhalb der zulässigen Geschwindigkeiten festzustellen. Überraschenderweise gilt dies aber nicht für die Wendstraße. Hier liegt auch die 85%-Geschwindigkeit ungefähr in Höhe der zulässigen Geschwindigkeit.

Es ist jedoch auch festzustellen, dass im Bereich der Ortseingänge der klassifizierten Straßen (Bergstraße, Sundweg, Dazendorfer Weg) derzeit geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen fehlen. Im Rahmen zukünftiger straßenbaulicher Veränderungen sollten entsprechende Maßnahmen vorgesehen werden. Diese Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung können und sollten mit Maßnahmen der Verbesserung der Überquerbarkeit der Fahrbahn kombiniert werden, da Anlagen für den Fuß- und Radverkehr in Außerortsbereich nur einseitig vorhanden sind.

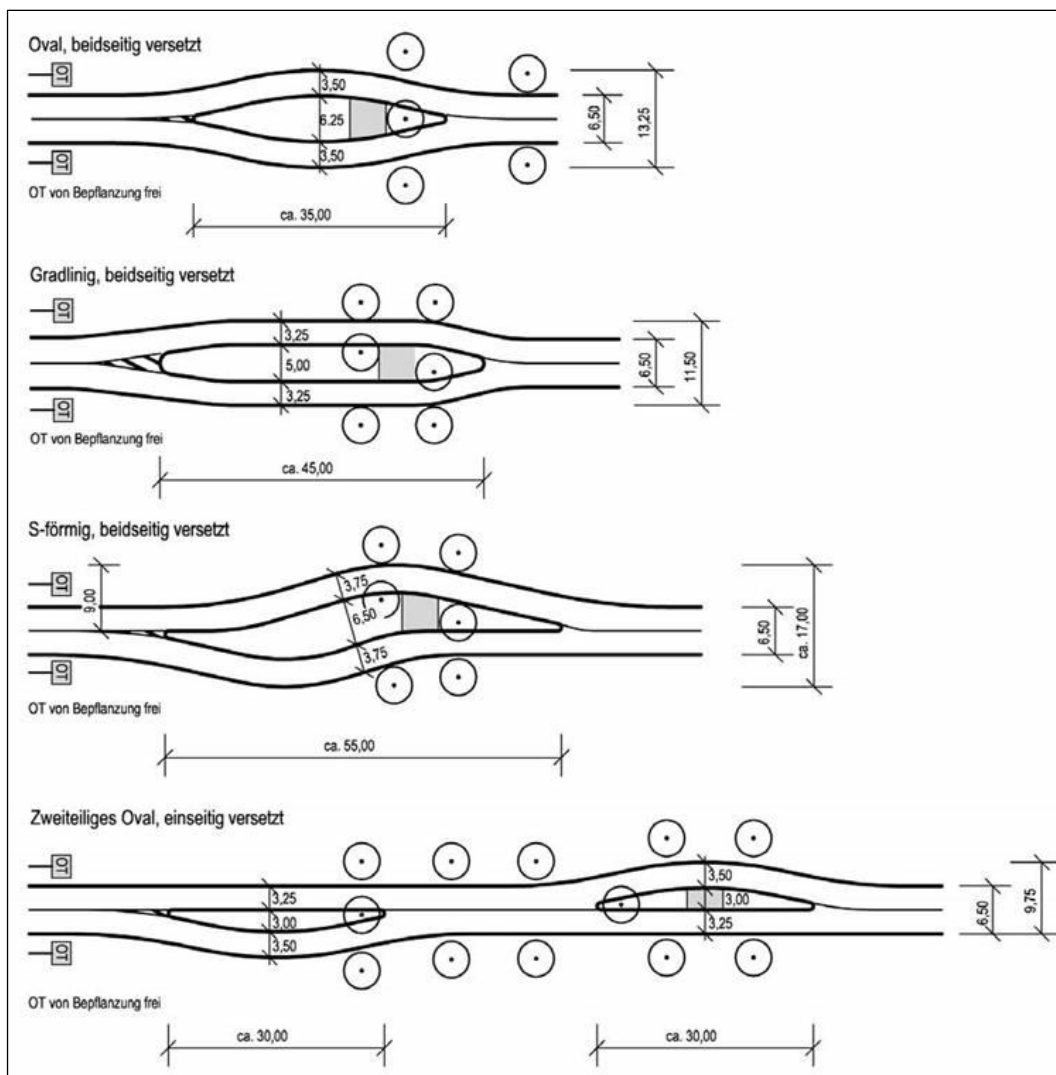


Abbildung 52: Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Ortseingangsbereich [15]

Aus verkehrlicher Sicht ist das Straßennetz der Stadt Heiligenhafen weitgehend klar differenziert, wobei in erster Linie nach Hauptverkehrsstraße und Erschließungsstraßen unterschieden wird. Die Einordnung orientiert sich dabei an den Funktionen „Verbinden“, „Erschließen“ und „Aufenthalt“, die einer Straße zugeordnet werden. Bei Hauptverkehrsstraßen dominiert dabei die Verbindungsfunktion deutlich gegenüber den anderen Funktionen.

Definitionsgemäß ist bei allen klassifizierten Straßen davon auszugehen, dass die Verbindungsfunktion dominiert. Insofern sind die Kreisstraßen K 41 und K 42 als Hauptverkehrsstraßen zu bewerten. Diese Straßenzüge werden im Bestand um den Straßenzug Wendstraße / Schmiedestraße ergänzt, der ebenfalls als Hauptverkehrsstraße zu betrachten ist. Letztendlich ist aber auch bei den Straßen Steinwarder und Eichholzweg von einer potenziellen (aber untergeordneten) Verbindungsfunktion auszugehen. Andererseits gibt es insbesondere im Innenstadtbereich im Umfeld des Marktplatzes Straßenzüge, die neben der Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke durch eine maßgebliche Aufenthaltsfunktion geprägt sind (Bergstraße (abschnittsweise), Markt, Schlamerstraße, Mühlenstraße, Brückstraße, Thulboden sowie Kattsund und westliche Werftstraße). Die beschriebene Kategorisierung zeigt Abbildung 53 (vgl. Anlage 15. Alle weiteren Straßen, die in Abbildung 53 nicht farblich hervorgehoben sind, sind als Erschließungsstraßen ohne maßgebende Verbindungs- oder Aufenthaltsfunktion zu betrachten.



Abbildung 53: Kategorisierung des Straßennetzes

Im Stadtgebiet sind die üblichen Geschwindigkeitsregelungen zu finden. Neben der innerorts üblichen zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h wurden 30 km/h-Regelungen (als Zonen und als Streckenbeschränkungen), eine 20 km/h-Zone, verkehrsberuhigte Bereiche und eine Fußgängerzone angeordnet. Die folgende Übersicht (bzw. Anlage 16) zeigt die Regelungen im maßgebenden Straßennetz. Die verkehrsberuhigten Bereiche sind in dieser Übersicht nicht dargestellt.

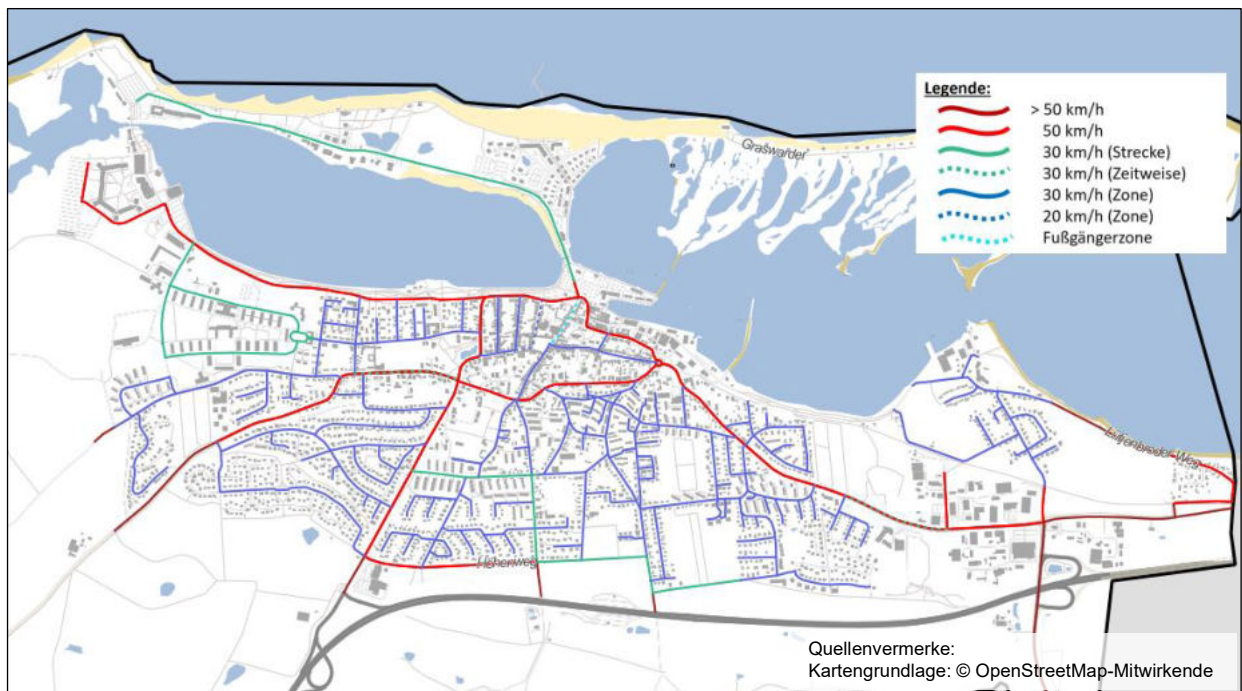


Abbildung 54: Geschwindigkeitsregelungen im Straßennetz

Die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen im Stadtgebiet sind nicht vollständig konsistent. So sind beispielsweise die Straßen Westerweide und Hohenweide als Mischverkehrsflächen hergestellt worden, aber dennoch nicht als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (ggf. aufgrund fehlender Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung). Die Seitenstraßen der Rubinstraße sind ebenfalls als Mischverkehrsflächen hergestellt (jedoch mit Elementen zur Geschwindigkeitsdämpfung). Hier wurden jeweils verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet. Auch im Bereich Steinkoppel, Kugelberg, Tulwisch wurden verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet.

2.8.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parkraumangebot insbesondere im Innenstadtbereich wurde bereits detailliert im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Innenstadt untersucht [18]. Ergänzend zu diesen Erhebungen stellt die Stadt Heiligenhafen die Ergebnisse eigener Erhebungen zur Verfügung.

Insgesamt stehen im Innenstadtbereich rund 1.000 öffentliche Parkstände zur Verfügung. Rund 40 % des gesamten Angebots entfallen auf den Parkplatz Binnensee (418 Parkstände). Etwa 65 % des Parkraumangebots im Innenstadtbereich ist bewirtschaftet (Parkschein oder Parkdauerbeschränkung). Keine Beschränkungen der Parkdauer weisen 309 der 418 Parkstände Am Binnensee sowie weitere rund 40 Parkstände im Bereich Tourismus-Service, an der Lauritz-Maßmann-Straße und in der Achterstraße auf (rund 35 %).

Die Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich umfasst neben unterschiedlichen Parkdauerbeschränkungen zwischen 0,5 und 3,0 Stunden auch Parkstände mit Parkscheinregelung (0,5 bis 1,0 €/30 Minuten), wobei wiederum unterschiedliche Parkdauern möglich sind (zwischen zwei und acht Stunden). Rund 33 % der Parkstände sind kostenpflichtig.

Zusammenfassend sind jeweils rund ein Drittel der Parkstände im Innenstadtbereich nicht bewirtschaftet, parkdauerbeschränkt oder kostenpflichtig.

Im östlichen und südlichen Stadtgebiet ist ein straßenbegleitendes Parkraumangebot immer dort vorhanden, wo es nicht verboten ist (Fahrbahnrandparken). Dieses Parkraumangebot wird durch private Stellplätze der Wohnbebauung sowie im Bereich der vorhandenen Lebensmitteldiscounter ergänzt.

Im nordwestlichen Stadtgebiet sind einige weitere Parkplätze vorhanden. An der Straße Eichholzweg befindet sich:

- Parkplatz Fachklinik: ca. 150 Stellplätze (Beschäftigte / Besucher der Fachklinik)
- Wohnmobilparkplatz: ca. 100 Stellplätze – kostenpflichtig
- Eichholzweg: ca. 80 Parkstände ohne Bewirtschaftung
ca. 80 Parkstände mit Parkdauerbeschränkung (3 Stunden)
- Ostsee-Ferienpark: 70 Parkstände – kostenpflichtig

Dieses Angebot südlich/westlich des Binnensees wird um Parkstände an der Straße Steinwarder ergänzt. Das Angebot dort ist jedoch eher durch eine Vielzahl an privaten Stellplätzen geprägt:

- Steinwarder Ost: rund 250 Parkstände – kostenpflichtig
- Steinwarder Mitte 1: 16 Parkstände – kostenpflichtig
- Steinwarder Mitte 2: rund 110 Parkstände – kostenpflichtig
- Steinwarder West 1: 42 Parkständen mit Parkdauerbeschränkung (2 Stunden)
- Steinwarder Surfers Paradies: 30 bis 35 Parkstände – kostenpflichtig
- Steinwarder Seepark: rund 90 Parkstände – kostenpflichtig

Zusätzlich zum Parkraumangebot im Innenstadtbereich sind somit auch um den Binnensee weitere fast 800 öffentliche und nahezu vollständig bewirtschaftete Parkstände vorhanden. Zu den öffentlichen Parkplätzen werden den Übernachtungsgästen der Ferienwohnungen im Ferienpark (östlich des Binnensees) weitere rund 1.200 Stellplätze zur Verfügung gestellt. Es handelt sich hierbei um einen großflächigen Parkplatz auf einer Fläche von rund 29.000 m². Hinzu kommt ein umfangreiches Parkraumangebot an der nördlichen Seite des Binnensees, welches ebenfalls den Besuchern/Gästen der Ferienwohnanlagen und Hotels zur Verfügung steht.

Neben der Beschreibung der Anzahl und Bewirtschaftung der Parkstände ist aber insbesondere auch die Betrachtung der Auslastung des Parkraumangebots wichtig. Das Verkehrskonzept Innenstadt liefert für den Innenstadtbereich umfangreiche Informationen.

Neben den Ergebnissen aus dem Verkehrskonzept Innenstadt konnte die Stadt Heiligenhafen eine ebenfalls sehr detaillierte Parkraumuntersuchung für folgende Bereich zur Verfügung stellen:

- Parkplatz Am Binnensee (418 Parkstände)
- Parkplatz Brandenburg (Interimparkplatz Am Stadtgraben – 29 Parkstände)
- Tränkeplatz (Wendstraße 14 – 30 Parkstände)
- Parkplatz Alter Bauhof (Wendstraße 12 – 31 Parkstände)
- Parkplatz Ecke Wend-/ Weidestraße (Wendstraße 1 – 30 Parkstände)
- Parkpalette Am Stadtgraben (Parkhaus am Stadtgraben – 50 Parkstände)

Zusammenfassend stehen damit die Daten von insgesamt vier Zähltagen mit folgenden Randbedingungen zur Verfügung:

- Donnerstag, der 07.03.2019: Temperatur: 6 / 11°C; Niederschlag: 3 l/d; Sonnenscheindauer: 1,5h
- Donnerstag, der 25.07.2019 (Sommerferien): Temperatur: 18 / 26°C; Niederschlag: 0 l/d; Sonnenscheindauer: 13,5h
- Dienstag, der 22.03.2022: Temperatur: 2 / 14°C; Niederschlag: 0 l/d; Sonnenscheindauer: 10h
- Dienstag, der 12.04.2022 (Osterferien): Temperatur: 1 / 10°C; Niederschlag: 0 l/d; Sonnenscheindauer: 7,5h

Die Daten ermöglichen eine Aussage über die Parkraumbelastung für die Nebensaison (07.03.2019 und 22.03.2022) sowie für die touristisch geprägte Saison in den Osterferien (12.04.2022) und in den Sommerferien (25.07.2019).

Von besonderer Bedeutung hinsichtlich des Parkangebots des Touristen- und Besucherverkehrs sowie des Langzeitparkens, wird der Parkplatz Am Binnensee genauer betrachtet. Das Parkraumangebot kann nach Angaben der Stadt Heiligenhafen derzeit nur sehr eingeschränkt bewirtschaftet werden. Von den insgesamt 418 Parkständen werden lediglich 109 Parkstände mit einer Parkdauerbeschränkung von 3h bewirtschaftet (zwischen 7:00 und 22:00 Uhr).

Die textliche Beschreibung im Innenstadtkonzept weist für den Parkplatz Am Binnensee zeitweise eine Auslastung von über 100 % aus, während die grafischen Auswertungen eine maximale Auslastung von rund 60 % darstellen. Diese Abweichung ist vermutlich auf grafische Ungenauigkeiten in der Abbildung zurückzuführen. Die vor Ort durchgeführten Beobachtungen zu verschiedenen Zeitpunkten bestätigen jedoch, dass der Parkplatz Am Binnensee eine hohe bis sehr hohe Auslastung aufweist. So konnte beispielsweise in den Morgenstunden des 26. September 2024 (regnerisches Wetter; ca. 9:00 Uhr) ein moderat ausgelasteter nicht bewirtschafteter Bereich des Binnenseeparkplatzes (ca. 60 bis 70 %) festgestellt werden, sodass an dieser Stelle von einer signifikanten Nutzung durch Anwohner, Beschäftigte im Innenstadtbereich sowie von Übernachtungsgästen (anhand der Kfz-Kennzeichen) auszugehen ist. Der bewirtschaftete Abschnitt war hingegen weitgehend leer. Bei der Bewertung ist aber insbesondere die Tageszeit, die Witterung und die Lage des Beobachtungstages außerhalb der Ferienzeiten zu berücksichtigen.



Foto: © SBI GmbH



Foto: © SBI GmbH

Abbildung 55: Parkplatz am Binnensee am Donnerstag, den 26. September 2024 (eigene Aufnahmen) bewirtschafteter Abschnitt (links) und nicht bewirtschafteter Abschnitt (rechts)

Auch die Erhebungen der Stadt Heiligenhafen im Jahr 2022 weisen für den Parkplatz Am Binnensee eine weitgehende Auslastung in der touristisch geprägten Zeit aus, während außerhalb der touristischen Saison größere Reserven festzustellen waren (vgl. Abbildungen 56 und 57).

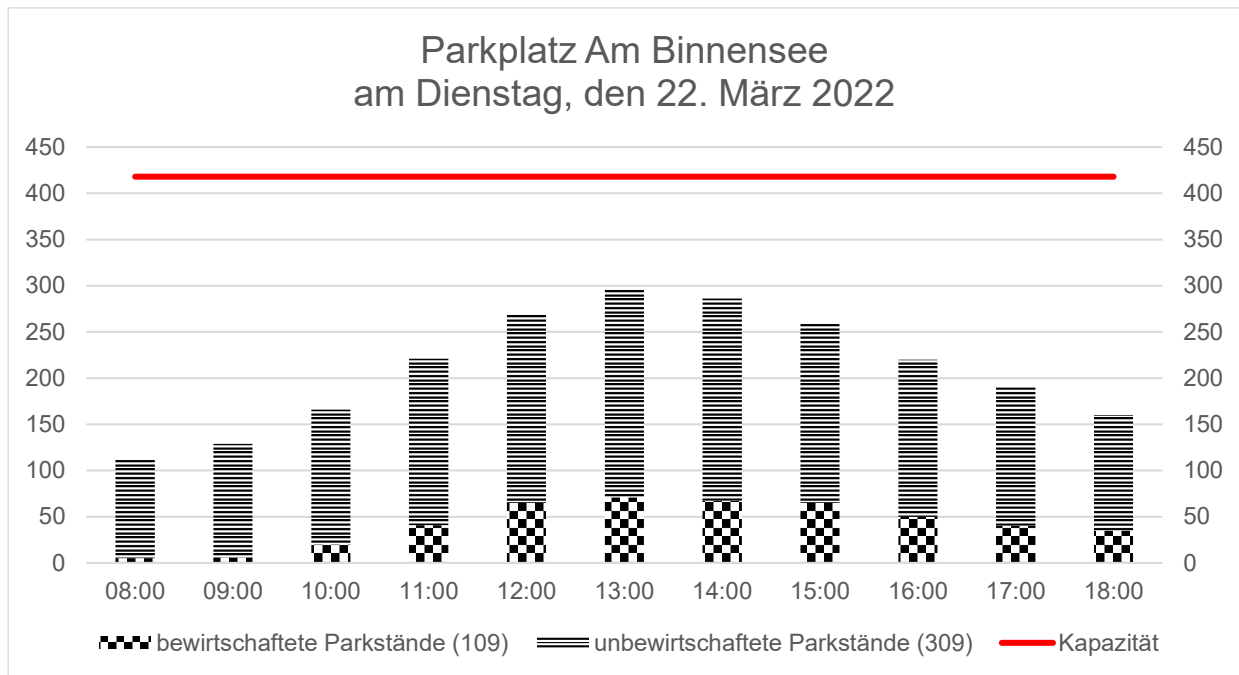


Abbildung 56: *Parkplatz Am Binnensee – Dienstag, den 22. März 2022 (eigene Darstellung; Datengrundlage: Stadt Heiligenhafen)*

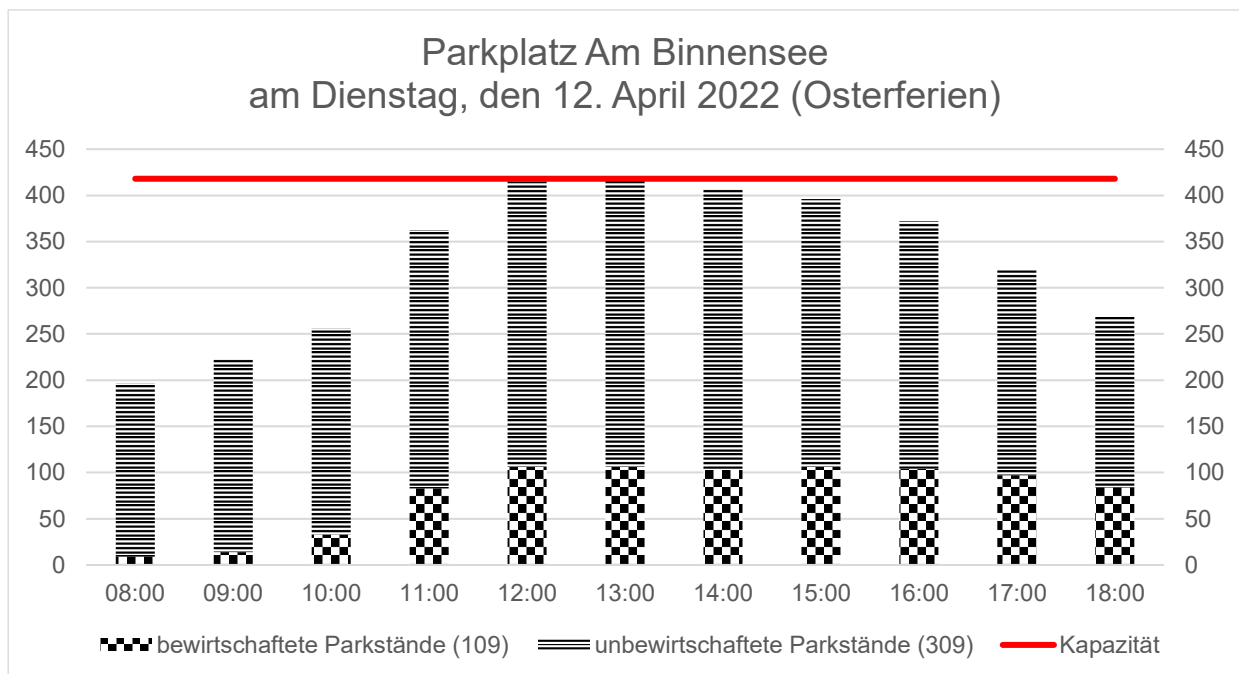


Abbildung 57: *Parkplatz Am Binnensee – Dienstag, den 12. April 2022 (Osterferien; eigene Darstellung; Datengrundlage: Stadt Heiligenhafen)*

Die Parkdauer, die für den Parkplatz Am Binnensee ebenfalls an den vier genannten Tagen vorliegen, weisen einen hohen Anteil an Kurzzeitparkern (< 2h) auf. Die Untersuchung Innenstadt

ermittelte einen Anteil der Kurzzeitparkern von rund 95 % außerhalb der touristischen Saison und rund 85 % innerhalb der touristischen Saison und weisen entsprechend deutliche Abweichungen zu den Erhebungsergebnissen der Stadt Heiligenhafen auf. Die Stadt Heiligenhafen ermittelte in eigenen Erhebungen einen Anteil von Kurzzeitparkern von nur rund 35 %, wohingegen bei rund 32 % der abgestellten Fahrzeuge Parkdauern von über 6h erfasst wurden.

Die zusätzlichen in der Innenstadtuntersuchung betrachteten Parkplätze sind in Abbildung 58 dargestellt. Die weiteren Ergebnisse erscheinen im Vergleich mit den Untersuchungen der Stadt Heiligenhafen sowie eigenen Beobachtungen als plausibel.

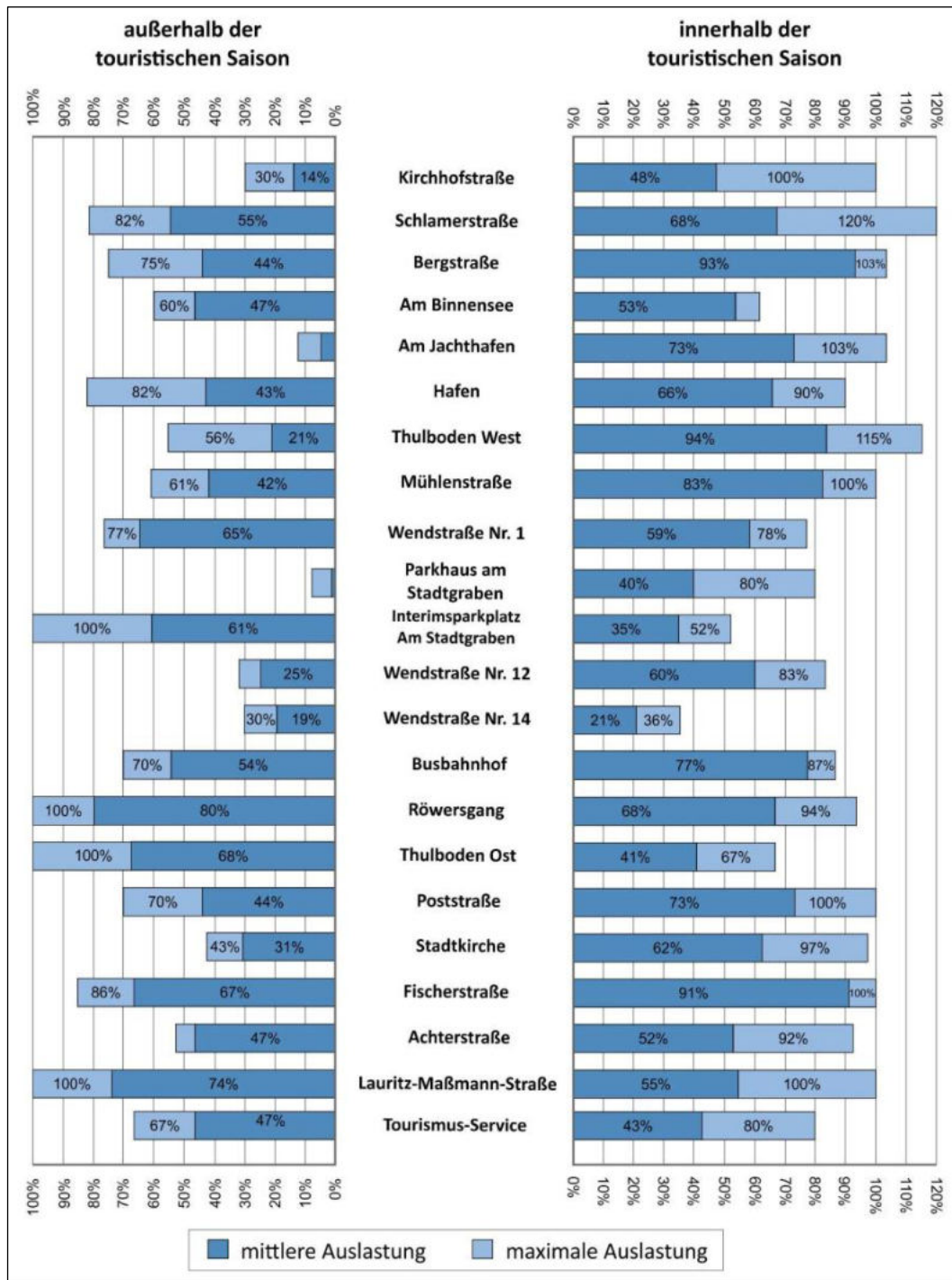


Abbildung 58: Auslastung des Parkraumangebot in der Innenstadt [18]

Die Erhebungsergebnisse weisen eine insgesamt nur moderate Auslastung des Parkraumangebots im Innenstadtbereich aus. Selbst in der deutlich stärker ausgelasteten touristischen Saison wird eine Gesamtauslastung von rund 75 % angegeben. Einzelne Bereiche sind jedoch teilweise aus- bzw. überlastet. Angegeben werden hier die Bereiche Kirchhofstraße, Schlamerstraße, Bergstraße, Am Jachthafen, Thulboden West, Mühlenstraße, Poststraße, Stadtkirche, Fischerstraße und Lauritz-Maßmann-Straße.

In der Nebensaison liegt die Gesamtauslastung des innenstadtnahen Parkraumangebots bei rund 45 %. Eine detaillierte Erfassung der Auslastung erfolgte dabei insbesondere für die Bereiche Lauritz-Maßmann-Straße, Röwersgang, Thulboden Ost sowie den Interimsparkplatz Am Stadtgraben, in denen zeitweise eine höhere Auslastung des Angebots beobachtet wurde.

Insgesamt zeigt sich, dass das bestehende Parkraumangebot im Rahmen des Innenstadtkonzepts eine gute Verfügbarkeit aufweist und über ausreichende Kapazitätsreserven verfügt. Aus aktueller Sicht ergibt sich daher kein unmittelbarer Handlungsbedarf für eine Erweiterung des Parkraumangebots im Innenstadtbereich.

Das weitere Parkraumangebot an den Straßen Eichholzweg und Steinwarder konnte bei mehreren Beobachtungen zu unterschiedlichen Zeiten jedoch insbesondere an mehreren Wochenenden vor und während den Sommerferien bewertet werden. Dabei zeigte sich ein sehr heterogenes Bild. Einerseits waren an einem Tag vor den Ferien die vorhandenen Parkstände witterungsbedingt fast vollständig frei (Regenwetter). An einem weiteren Tag unmittelbar vor Ferienbeginn, war das Angebot im Bereich Steinwarder zu insgesamt nicht mehr als rund 50 % ausgelastet. An einzelnen Parkplätzen wurden auch höhere Auslastungen beobachtet, jedoch insgesamt keine Überlastungen. Ähnlich moderate Auslastungen zeigten sich auch auf den Parkplätzen am Eichholzweg. Zu diesem Zeitpunkt war bestes Badewetter bei ununterbrochenem Sonnenschein und Temperaturen zwischen 25 und 30°C. Auch an einem dritten Beobachtungstag innerhalb der Ferien konnten die Ergebnisse grundsätzlich, allerdings bei nochmals höheren Auslastungen bestätigt werden. Auch an diesem Tag gilt jedoch, dass eine Überlastung des vorhandenen Angebots nicht beobachtet werden konnte. An Wochenenden in den Ferienzeiten ist zu beachten, dass sich die Parkraumbedarfe der Dauer- bzw. Übernachtungsgäste in besonderem Maße mit den Bedarfen der Tagesgästen überlagern. Die Beobachtungen zeigten auch für diese Situationen keine grundsätzliche Überlastung des Parkraumangebots.

Insofern erscheint das vorhandene Parkraumangebot in Heiligenhafen insgesamt ausreichend bemessen. Auch in dem eher touristisch geprägten Bereich um den Binnensee kann derzeit kein Bedarf zur Ausweitung des Parkraumangebotes abgeleitet werden.

Es sei aber darauf hingewiesen, dass es durchaus Situationen gibt, in denen das vorhandene Parkraumangebot aus- und überlastet sein kann. Dies gilt beispielsweise für besondere Veranstaltungen im Stadtgebiet, bei denen neben den Bewohnern und (Urlaubs-) Gästen auch Bewohner aus den umliegenden Gemeinden die Stadt besuchen.

2.9 Verkehrssicherheit / Unfallgeschehen

Gemäß den Angaben aus dem Unfallatlas Deutschland ereigneten sich in Heiligenhafen zwischen 2018 und 2023 insgesamt 185 Unfälle mit Personenschaden. Es handelt sich hierbei ausschließlich um die polizeilich erfassten Unfälle. Insbesondere bei Alleinunfällen von Fußgängern und Radfahrer ist dabei von einer gewissen Dunkelziffer auszugehen. Informationen zu den sogenannten Sachschadensunfällen (Unfälle ohne Personenschaden) liegen nicht vor.

Jährlich ereigneten sich zwischen 23 und 38 Unfälle mit Personenschaden. Eine klare Tendenz ist aus den Zahlen nicht abzuleiten. Während die Jahre 2018, 2019, 2022 und 2023 vergleichbare Werte aufweisen, ereigneten sich in den Corona-Jahren eher weniger Unfälle. Auffällig ist eine gewisse Zunahme der Unfälle mit beteiligten Radfahrenden. Der Anteil dieser Unfälle liegt in den Jahren 2018, 2022 und 2023 bei rund 50 %. In den Jahren 2019 bis 2021 war der Anteil (deutlich) niedriger (zwischen 35 und 43 %).

Unfälle mit Personenschaden		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamt		31	31	23	26	38	36
davon	mit Getöteten	0	1	0	0	1	0
	mit Schwerverletzten	6	6	1	2	2	3
	mit Leichtverletzten	25	24	22	24	35	33
	mit Radfahrern	15	11	10	9	20	19
	mit Fußgängern	3	6	2	7	5	3

Tabelle 1: Unfälle mit Personenschaden in den Jahren 2018 bis 2023 (eigene Darstellung, Datengrundlage: [20])

Neben der zeitlichen Entwicklung der Unfallzahlen ist insbesondere die räumliche Zuordnung der Unfälle zur Bewertung des Unfallgeschehens von maßgebender Bedeutung. Da „nur“ die Unfälle mit Personenschaden vorliegen, ist jedoch kein vollständiges Unfalllagebild darstellbar. Gemäß den Vorgaben des Merkblatts zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko [21] liegt eine Unfallhäufungsstelle unter anderem vor, wenn sich in einem Zeitraum von 36 Monaten (bzw. drei Kalenderjahren) mindestens fünf Unfälle mit Personenschaden in einem engen räumlichen Zusammenhang ereignet haben. Aus den Unfallzahlen der Jahre 2021 bis 2023 lässt sich im Stadtgebiet derzeit eine Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Bergstraße / Lütjenburger Weg / Schmiedestraße ableiten. Im Zeitraum 2020 bis 2022 war auch die vorfahrtgeregelte Kreuzung Bergstraße / Rubinstraße / Höhenweg als Unfallhäufungsstelle zu bewerten. Hier ereigneten sich in diesen drei Jahren insgesamt sechs Unfälle mit Personenschaden, im Jahr 2023 jedoch kein weiterer Unfall. Beide Knotenpunkte werden aufgrund Regelungen zur Bewertung des Unfallgeschehens in Schleswig-Holstein voraussichtlich nicht als Unfallhäufungsstelle bewertet werden.

Im Stadtgebiet gibt es jedoch noch weitere Stellen, die zumindest ein auffälliges Unfallgeschehen zeigen, ohne als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen zu werden:

- Sundweg / Industriestraße: 3 U(P) – alle mit Radfahrereteiligung
- Wilhelmsplatz: 3 U(P) – alle in 2020
- Friedrich-Ebert-Straße / Wildkoppelweg: 3 U(P) – 2020 bis 2022
- Am Kalkofen (inkl. Einmündung Sundweg): 6 U(P) – 2021 bis 2023

Abbildung 59 zeigt die Unfalltypenkarte der Unfälle mit Personenschaden im Stadtgebiet 2021 bis 2023.

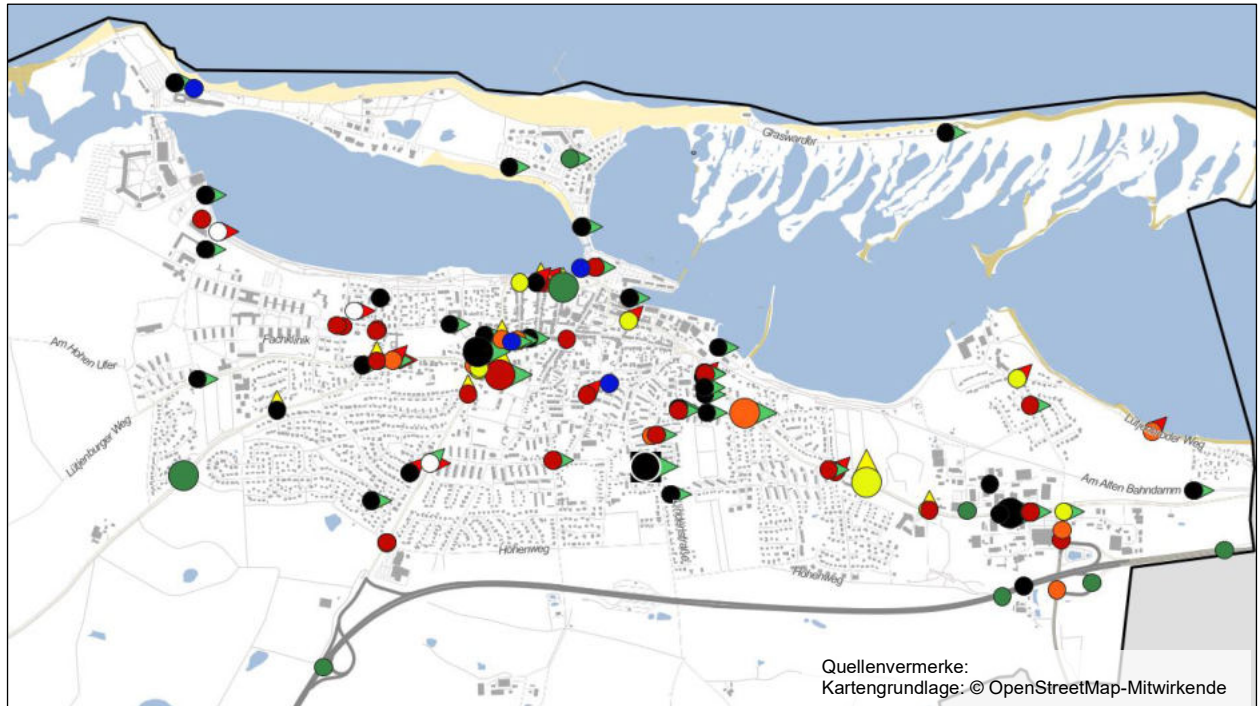


Abbildung 59: Unfalltypenkarte der Unfälle mit Personenschaden 2021 bis 2023 (eigene Darstellung, Datengrundlage: [20])

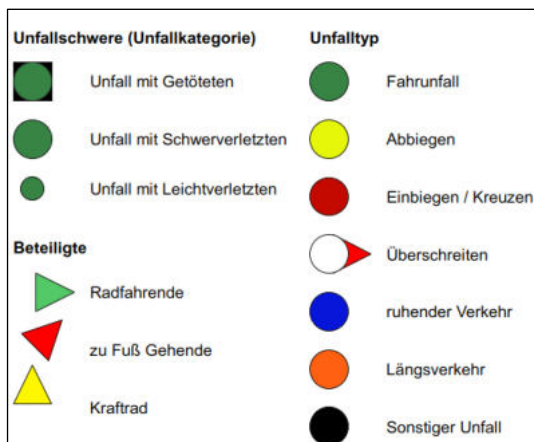


Abbildung 60: Legende zu den Unfalltypenkarten (eigene Darstellung)

2.10 Sonstige (touristische) Mobilitätsangebote

Neben den allgemeinen Mobilitätsangeboten, die bisher beschrieben wurde, gibt es im Stadtbereich Heiligenhafen weitere Angebote, die sich insbesondere auf den touristischen Verkehr beziehen. Diese Angebote sind jedoch zum Großteil zeitlich an die Urlaubssaison angepasst und orientieren sich ortsbezogen an den Touristenstandorte. Grundsätzlich können diese Angebote aber auch von den Bewohnern der Stadt genutzt werden.

2.10.1 Bimmelbahn

Die Bimmelbahn ist ein Mobilitätsangebot des Betreibers „Bimmelbahn.sh“, der eine Rundtour durch das Stadtgebiet anbietet. Dafür wird ein Kfz (Lok der Bimmelbahn) mit Anhängern eingesetzt,

welches nach einem Fahrplan verkehrt und an bestimmten Haltestellen das Zu- und Aussteigen von Fahrgästen ermöglicht.



Foto: © Stadt Heiligenhafen

Abbildung 61: Bimmelbahn Heiligenhafen

Die „Bimmelbahn.sh“ bietet dieses Angebot an fünf Standorten an der Ostsee an. In Heiligenhafen werden zwei Rundtouren mit einer Dauer von 50 Minuten angeboten. Dabei handelt es sich um die Stadttour (rote Linie) und die Steilküstentour (blaue Linie). Der Startpunkt der beiden Touren befindet sich jeweils am Hafen und der Fahrplan beginnt um ca. 10 bzw. 12 Uhr (für die Steilküstentour) und endet um 16 bzw. 17 Uhr (bei der Stadttour). Gefahren wird in einem Stundentakt. In den Monaten Juli und August wird für die Stadttour jeweils zu Beginn und Ende um eine Tour ergänzt.



Abbildung 62: Darstellung Linienvverlauf und Haltestellen Bimmelbahn (eigene Darstellung)

2.10.2 Verleihangebote

In Heiligenhafen bestehen verschiedene Angebote privater Anbieter für den Verleih von Fahrrädern und Kleinfahrzeugen. Diese befinden sich vorrangig im Bereich des Ferienparks am Minigolfplatz, am Hafen sowie am Steinwarder. Das Sortiment umfasst neben klassischen Fahrrädern auch Pedelecs (E-Bikes), E-Scooter sowie Gokarts.

Die Gokarts werden überwiegend am Minigolfplatz verliehen und stellen im öffentlichen Raum eine besondere Herausforderung dar. In der Regel besitzen diese Fahrzeuge keine Genehmigung/Zulassung für den öffentlichen Verkehrsraum und dürfen dementsprechend auf öffentlichen Straßen nicht genutzt werden. Hersteller, wie beispielsweise Dino Cars, geben dies auch in den Sicherheitshinweisen der jeweiligen Fahrzeuge an. Insbesondere der Betrieb auf Geh- und Radwegen, aber auch im Bereich des motorisierten Verkehrs führt zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die beobachtete Nutzung der Gokarts erstreckt sich auf angrenzende und teilweise weiter entfernte Stadtbereiche.



Abbildung 63: Privater Fahrradverleih

Ein Bikesharing-Angebot, wie beispielsweise die Sprotten-Flotte der KielRegion oder das StadtRAD-Angebot in Hamburg, ist derzeit nicht verfügbar. Die Sprotten-Flotte kann hier als beispielhaftes Angebot auch für kleinere Gemeinden innerhalb einer Region angesehen werden.



Abbildung 64: Beispiele Bikesharing – Sprotten-Flotte (links) und StadtRAD (rechts; jeweils eigene Aufnahmen)

3 Zielkonzept / verkehrliches Leitbild

Das Zielkonzept bildet die Grundlage der Bewertung des Ist-Zustands und im Weiteren die Leitlinien für die Entwicklung und Bewertung des Mobilitätskonzeptes. Das Zielkonzept besteht aus eher allgemeineren Wertzielen und konkreteren planungsorientierten Handlungszielen.

3.1 Wertziele

3.1.1 Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer

Die gleichberechtigte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und damit auch die Teilnahme am Straßenverkehr sowie mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist von wesentlicher Bedeutung für alle Menschen. Insofern sind im Rahmen der Verkehrsplanung alle Verkehrsteilnehmer mit den individuellen Eigenschaften und Besonderheiten zu berücksichtigen. Dies beinhaltet neben der barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen auch die barrierefreie Bereitstellung von Informationen (z.B. Fahrpläne). Die barrierefreie Planung von Verkehrsanlagen ist als Planung für alle Menschen zu verstehen und nicht als Planung für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen.

Die Verkehrsplanung soll sich am „Leitbild der lebenswerten und menschengerechten Stadt“ orientieren.

3.1.2 Unversehrtheit / Verkehrssicherheit

Die Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer bei der Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr ist seit Jahrzehnten ein wesentliches Merkmal aller Verkehrsplanungen.

Dies umfasst einerseits eine verkehrssichere, fehlertolerante und möglichst selbsterklärende Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen bzw. Verkehrsräumen. Ein wesentliches Ziel ist hier die sogenannte Vision Zero, nach der die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen auf „Null“ reduziert werden soll. Dies gilt gleichermaßen für alle (Straßen-) Verkehrsmittel und alle Verkehrsteilnehmergruppen.

Daneben ist aber auch die soziale Sicherheit ein wesentliches Merkmal der Gestaltung des Straßenraums bzw. des öffentlichen Raumes insgesamt. Die Verkehrsplanung soll möglichst einen Beitrag zur Kriminalitätsprävention leisten. Dies kann beispielsweise durch die Vermeidung von unbeleuchteten Abschnitten (z.B. in Fußgängertunneln und wichtigen Alltagswegen in Parkanlagen) aber auch von Verkehrsräumen, die sich dem Einblick anderer Verkehrsteilnehmer entziehen, erreicht werden (soziale Kontrolle).

3.1.3 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

(Straßen-) Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern (auch) ein Ergebnis der räumlichen Anordnung von Nutzungen im Stadtraum. Monofunktionale Stadträume begünstigen die Entstehung von (Kfz-) Verkehr, wohingegen eine starke funktionale Mischung in der Regel zu einer Reduktion des (Kfz-) Verkehrsaufkommen beiträgt. Die enge Abstimmung zwischen der Flächennutzungsplanung, der Stadt- und Bauleitplanung und Verkehrsplanung sowie die Bewertung von Planideen in diesen Fachdisziplinen auf Basis möglichst gleicher Ziele und Wertvorstellungen ist dabei ein wesentliches Element.

Zudem ist immer auch ein Blick in die Zukunft erforderlich, sodass die zu erwartende demographische Entwicklung in allen Planungen angemessen berücksichtigt werden kann. Neben diesen

demographischen Veränderungen ist auch zunehmend ein Wandel in der Bedeutung von Mobilität bzw. der einzelnen Verkehrsmittel festzustellen (z.B. Nutzen statt Besitzen).

Im Rahmen aller Planverfahren sind die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen und möglichst verkehrsarme bzw. ÖV- und radverkehrsaffine Siedlungsstrukturen anzustreben. Die Erschließung neuer Siedlungsgebiete sollte nur dann erfolgen, wenn eine attraktive Anbindung an den ÖPNV gewährleistet ist bzw. vor dem Einzug der ersten Bewohner erreicht werden kann. Dies gilt gleichermaßen für den Radverkehr.

3.1.4 Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind nicht nur die Schlagworte der aktuellen gesellschaftlichen Diskussionen, sondern Kernziel und Gegenstand aller Planungen. Dies beinhaltet neben den bekannten Planverfahren zur Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung eine weiter zunehmende Bedeutung zusätzlicher Aspekte auch in der Verkehrsplanung (Schaffen von Alternativen zum Kfz-Verkehr; Stadtklima, Wasserhaushalt). Es wird hier aber nicht reichen, „nur“ gute Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung zu schaffen. Stattdessen sollte eine konsequente Umsetzung von Push&Pull-Prinzipien erfolgen. Dabei wird die Nutzung der geschaffenen Alternative durch gleichzeitige Beschränkung nicht (mehr) gewünschter Verhaltensweisen kombiniert (z.B. einer (stärkeren) preislichen Steuerung der Parkraumnachfrage im Innenstadtbereich bei Schaffung von Alternativen am Stadtrand). Diese könnten beispielsweise darin bestehen, die Innenstadt von Heiligenhafen mit attraktiven Bus- und/oder Radverkehrsangeboten zu erschließen und gleichzeitig das Parkraumangebot für Pkw angemessen zu reduzieren und zu bewirtschaften.

3.1.5 Konkretisierung, Evaluierung, Fortschreibung, institutionelle Verankerung

Das Mobilitätskonzept soll den Rahmen der Verkehrsplanung in der Stadt Heiligenhafen bilden. Es berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer, kann aber nicht stadtweit alle Detailfragestellungen bearbeiten. Die entwickelten Maßnahmen sollten somit in einem fortlaufenden Prozess konkretisiert und die Wirkung umgesetzter Maßnahmen evaluiert werden.

Auch die zum Teil dynamischen Veränderungen von gesellschaftlichen Wertmaßstäben (z.B. in Bezug auf Digitalisierung der Arbeitswelt und die zeitliche und räumliche Erbringung der jeweiligen Arbeitsleistung) wirken sich auf die Verkehrsplanung aus. Zwar sind Entwicklungstendenzen erkennbar. Wie und in welchem Umfang bzw. in welchem Tempo sich diese Entwicklungen zukünftig verstetigen, kann derzeit nur mit sehr großen Unsicherheiten abgeschätzt werden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass es inzwischen als Stand der Wissenschaft anzusehen ist und auch in vielen Verkehrszählungen belegt werden kann, dass insbesondere Kfz-Verkehrsaufkommen nicht mehr grundsätzlich weiter ansteigen. Zunahmen konzentrieren sich nur noch auf einzelne Verkehrsarten (z.B. Wirtschaftsverkehr und insbesondere den Schwerverkehr) oder einzelne Teilnetze (z.B. Bundesautobahnen). Insofern ist eine fortlaufende Überprüfung und Anpassung der Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in kürzeren Abständen als bisher sinnvoll und notwendig.

Verkehrliche Auswirkungen, welche noch nicht vollumfänglich abgeschätzt werden können, beziehen sich beispielsweise auf die für das Jahr 2030 geplante Fertigstellung der Fehmarn-Belt-Querung. Die feste Anbindung an Dänemark kann auch Auswirkungen auf die Verkehrs- und die Stadtentwicklung in Heiligenhafen haben, da sie gegebenenfalls die Stadt als Wirtschaftsstandort attraktiver macht. Diese theoretische Entwicklung kann wiederum mehr Arbeitsplätze in und um Heiligenhafen

schaffen, was sich auf die Einwohnerzahlen der Stadt oder die Pendlerbeziehungen in der Region auswirken kann.

3.1.6 Information, Kommunikation und Partizipation

Letztendlich ist es notwendig, die Verkehrsteilnehmer für ihr eigenes Verkehrsverhalten und die eigene Verkehrsmittelwahl zu sensibilisieren. In der Regel ist die eigene Verkehrsmittelwahl bzw. das eigene Verkehrsverhalten recht stabil. Veränderungen entstehen oft nur, wenn sich äußere Umstände verändern (z.B. Beginn / Ende einer Ausbildung, Umzug, Jobwechsel). Insbesondere in diesen Situationen sind Informationen über vorhandene Verkehrsangebote empfehlenswert, die die Angebote im ÖPNV, im Radverkehr sowie bezogen auf kollaborative Angebote als Alternativen zum (privaten) Pkw thematisieren.

Es gilt generell, den Verkehrsteilnehmer die Wirkungen des eigenen Verhaltens (Umwelt, Verkehrssicherheit, Kostenwahrheit, externe Kosten usw.) aktiv bewusst zu machen (z.B. Verkehrserziehung in Grundschulen, die auch die Eltern einschließt). Dies beinhaltet auch eine konsequente Beteiligung der betroffenen Bevölkerung bei allen Planungsprozessen.

3.2 Planungsorientierte Handlungsziele

3.2.1 Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung (Wechselwirkungen zur Stadtplanung)

Die Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung bzw. das Vermeiden unnötiger Wege, unnötig langer Wege und/oder von Kfz-Wegen allgemein ist von wesentlicher Bedeutung für eine nachhaltige, CO₂-arme und klimafreundliche Verkehrsabwicklung. Sie leistet zusätzlich einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms allgemein und zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Dabei sind die engen Zusammenhänge von Stadtentwicklung / Stadtplanung auf der einen Seite und der Mobilitätsplanung auf der anderen Seite von maßgebender Bedeutung. Daher lassen sich die folgenden (nicht verkehrlichen) Handlungsziele ableiten:

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung,
- Stadt der kurzen Wege durch Mischung verträglicher Nutzungen,
- Stärkung der Innenstadt.

3.2.2 Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes

Der Modal Split definiert den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen im Personenverkehr und ist eine wichtige Zielgröße, kann aber auch zur Evaluation von Maßnahmen genutzt werden. Die Stadt Heiligenhafen strebt eine nachhaltige Veränderung des Modal Splits zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß-, Rad-, öffentlicher Verkehr) an.

Um eine Steigerung des Anteils des Umweltverbundes zu erreichen, sollen zukünftig die folgenden Handlungsziele verfolgt werden:

- Fuß- und Radverkehr sind die tragenden Säulen des Stadtverkehrs. Wo immer möglich sollen Fußgänger und Radfahrer Vorrang vor dem Kfz-Verkehr erhalten.
- Beim Umbau und bei der Sanierung von Straßenräumen werden die Anforderungen des Fußverkehrs in vollem Umfang berücksichtigt. Fußwege sollen stets mindestens mit der Regelbreite gemäß den jeweils geltenden Regelwerken barrierefrei hergestellt werden. Unabhängig vom Umbau

und der Sanierung von Straßen wird ein Abbau von vorhandenen Barrieren angestrebt. Dies beinhaltet beispielsweise auch die Verbesserung der Überquerbarkeit hochbelasteter Straßenzüge.

- Die Stadt Heiligenhafen setzt sich für die Schaffung attraktiver Radverkehrsangebote sowie für eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten insbesondere in der Innenstadt und an weiteren wichtigen Orten im Stadtgefüge (z.B. ausgewählte Bushaltestellen, Sportanlagen, Schulen und Gewerbestandorten insbesondere mit maßgebender Versorgungsfunktion) ein. Dabei werden stets die Anforderungen von Lastenrädern und E-Bikes / Pedelecs (Abstellplätze, Ladeinfrastruktur) beachtet. Es soll ein städtisches Radverkehrsroutennetz entwickelt werden, wobei die Schulstandorte und wichtige Freizeitangebote zu berücksichtigen sind. Eine hohe Priorität liegt auf der Verbindung zum neuen Bahnhofpunkt Heiligenhafen-Großenbrode, welcher als maßgebende Anbindung an das landesweite Schienennetz fungiert.
- Um den Radverkehr im Innenstadtbereich attraktiver und sicherer zu gestalten, setzt sich die Stadt Heiligenhafen dafür ein, die Geschwindigkeit in der Stadt flächendeckend auf 30 km/h zu begrenzen und strebt eine weitere Reduzierung an. Durch die angestrebte Geschwindigkeitssenkung auf z.B. 20 km/h wird verhindert, dass der Radverkehr vom Kfz-Verkehr überholt wird und die Innenstadt wird leiser, sicherer und lebenswerter.
- Die Stadt Heiligenhafen setzt sich für einen passgenauen und flächendeckenden Ausbau des städtischen Nahverkehrs ein. Das Ziel ist eine attraktive Anbindung aller Stadtbereiche an die Innenstadt, die maßgebenden Nahversorgungsangebote und den geplanten Bahnhofpunkt Heiligenhafen-Großenbrode.
- Personenverkehre, welche die Stadtgrenzen überschreiten, sollen möglichst die Angebote des öffentlichen Verkehrs nutzen. Dies betrifft in erster Linie die Pendlerverkehre nach Oldenburg in Holstein, welche über den Linienbusverkehr erfolgen sollen. Bike&Ride-Angebote werden zukunftsorientiert bereitgestellt. Park&Ride-Angebote werden auf das notwendige Maß beschränkt.
- Moderne gemeinsam genutzte Angebote Mobilitätsangebote werden als wichtige Ergänzung zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verstanden. Hierbei handelt es sich insbesondere um (städtische) Bikesharing-Angebote, die auch Lastenfahräder beinhalten. Carsharing bietet eine weitere Alternative zum privaten Pkw-Besitz.
- Verkehrserziehung und die Sensibilisierung für die eigene Verkehrsmittelwahl beginnt im Kindesalter. Die Schulwege in Heiligenhafen sollen daher zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden. Für längere Strecken wird ein attraktives Schulbusangebot bereitgestellt. Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw sollen (deutlich) reduziert und perspektivisch vollständig vermieden werden. Insgesamt soll der Kfz-Verkehr im unmittelbaren Schulumfeld verringert werden.
- Die Einwohnerentwicklung zeigt einen wachsenden Anteil der über 65-jährigen, welcher im Jahr 2021 bereits über 30 % der Bevölkerung ausmachte. In Bezug auf diese Entwicklung, verfolgt die Stadt Heiligenhafen das Ziel, die Verkehrsbedürfnisse dieser Altersgruppe stärker in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

3.2.3 Effiziente Abwicklung des Stadtverkehrs

Die Stadt Heiligenhafen stellt sich der Herausforderung des Erhalts und der Erneuerung des städtischen Straßennetzes (inkl. aller Nebenflächen). Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit, die Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs sowie die Verbesserung der Straßenraumqualität für alle Verkehrsteilnehmer genießt dabei oberste Priorität.

Unvermeidbarer Kfz-Verkehr soll möglichst auf wenige Straßen gebündelt werden. Das Netz der verkehrswichtigen Straßen in Heiligenhafen ist unter den geänderten Rahmenbedingungen zu prüfen

und ggf. zu verändern. Die regionale und überregionale Erreichbarkeit der Stadt ist jedoch zu gewährleisten (klassifiziertes Straßennetz).

Barrieren im Stadtgebiet sollen abgebaut und die Stadtbereiche mit attraktiven Geh- und Radwegen verbunden werden (möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt). Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit werden auf weitere Verbesserungspotenziale geprüft.

Die Stadt etabliert Maßnahmen zur Steuerung der räumlichen und zeitlichen Verkehrsnachfrage und nutzt dabei die Elemente der Parkraumanpassung und Parkraumbewirtschaftung und prüft die Notwendigkeit eines dynamischen Leit- und Wegweisungssystems.

Die Stadt Heiligenhafen versteht den Stellplatzschlüssel als Mittel der Stadtplanung und zur Steuerung der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr.

3.2.4 Nachhaltige Angebote für den touristischen Verkehr

Der Tourismus ist für die Stadt Heiligenhafen ein elementarer Wirtschaftsfaktor. Pro Jahr verzeichnet die Stadt ca. 930.000 Übernachtungen (Stand 2022). Rund 65 % der Gäste werden in der Hauptsaison von Mai bis September in der Stadt begrüßt. Die Stadt Heiligenhafen verfolgt das Ziel des Ganzjahrestourismus. Aus der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030 ergibt sich ein Hauptziel „Verantwortungsvoller, nachhaltiger Qualitätstourismus“, welches unter anderem das Thema Nachhaltigkeit umschließt [22].

Um diese Strategie umzusetzen, sollen wichtige Tourismusstandorte in der Stadt besser angebunden werden. Dies wird insbesondere durch die Förderung und passgerechte Gestaltung des Nahverkehrs an den Hotel- und Ferienhausstandorten sowie durch ein attraktives Radverkehrsnetz bestehend sowie attraktiver Verleihangebote umgesetzt. Es gilt die bereits beschriebene Nahverkehrsanbindung an den Bahnhof Heiligenhafen-Großenbrode zu schaffen um den Tourismusverkehr, welcher mit Bus und Bahn anreist, ein gutes Angebot zu bieten. Auch die Gestaltung und Weiterentwicklung von Radwegthemenrouten über die Stadtgrenzen hinaus ist anzustreben (Ebenfalls als Ziel im Radverkehrskonzept für den Kreis Ostholstein zu finden [23]).

Um den Kfz-Verkehr und damit verbunden den ruhenden Verkehr in Heiligenhafen zu entlasten, soll geprüft werden, ob Parkplätze (Mobilitätshubs) an den Stadteinfahrten geplant werden können, an denen ein Wechsel auf umweltbewusste Verkehre stattfinden kann.

Im Zuge der Attraktivierung der Stadt Heiligenhafen zu Gunsten des Tourismus ist jedoch darauf zu achten, dass der „Charme“ der Stadt nicht verloren geht. Ebenfalls darf durch die Förderung der Touristen keine Benachteiligung der Einwohner entstehen.

3.2.5 Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Neben den touristischen Angeboten darf der Wirtschaftsverkehr in der Stadt Heiligenhafen nicht vernachlässigt werden. Die rund 2.420 Arbeitsplätze (bzw. sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten gezählt am Arbeitsort) in Jahr 2022, teilen sich weiter auf die Bereiche Gewerbe (Industrie), Einzelhandel und Dienstleistungen auf. Dabei gilt es den öffentlichen Nahverkehr für die 1.200 Ein- und 2.000 Auspendler attraktiv zu gestalten.

Neben den Beschäftigtenverkehren sind auch die Wirtschaftsverkehre aufgrund der gewerblichen Nutzungen zu betrachten. Bei der Abwicklung der Wirtschaftsverkehre muss eine Einbeziehung möglichst aller Verkehrsträger erfolgen.

Wirtschaftsverkehr ist auch Lieferverkehr. Der innerstädtische Lieferverkehr ist möglichst zu ordnen, wenn nötig sind Lieferzonen vorzusehen. Innerstädtische Lieferverkehre sollen möglichst CO₂-neutral erfolgen, wobei gegebenenfalls Konzepte für die „Letzte Meile“ erforderlich sind und geprüft werden sollen. Neben möglichst anbieterunabhängigen Paketstationen in Wohngebieten sowie an zentralen städtischen Orten können insbesondere Micro-Hubs einen Beitrag zur Reduktion der Lieferverkehre (insbesondere der Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP)) leisten. An Micro-Hubs werden Lieferungen angeliefert und von dort mit Lastenfahrrädern im Quartier weiter verteilt.

Die Wirtschaftsstandorte und die Gewerbegebiete im östlichen Bereich der Stadt sowie das Hafengebiet sollen gut und möglichst direkt von der Autobahn und der Kreisstraße aus erreichbar sein. Der Güterverkehr soll auf den Hauptverkehrsstraßen bzw. einen Teil der Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Die Stadt Heiligenhafen definiert ein Schwerverkehrsnetz, welches ggf. vom Netz der Hauptverkehrsstraßen abweicht.

3.2.6 Vernetzung der Verkehrssysteme

Die einzelnen Verkehrsmittel und deren Netze werden als System verstanden, in dem die jeweiligen Stärken der Verkehrsmittel effektiv genutzt werden können. Ziel ist somit ein effektives städtisches Verkehrssystem und nicht die Definition optimaler Teilnetze der einzelnen Verkehrsmittel. Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer einzelnen Fahrt oder an unterschiedlichen Tagen wird als Chance zur Verbesserung des Verkehrsgeschehens erkannt. Während eine solche flexible Verkehrsmittelnutzung innerhalb einer Fahrt als „intermodal“ bezeichnet wird (z.B. erst mit dem Fahrrad zum Bahnhof, dann mit dem Zug weiter), beschreibt „multimodaler“ Verkehr die allgemeine Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu unterschiedlichen Zeiten, etwa wenn eine Person für den Arbeitsweg an einem Tag das Fahrrad nutzt, am nächsten den Linienbus und gelegentlich den Pkw. Die Schwäche eines Verkehrsmittels in einem Teilbereich kann und soll durch gute Angebote anderer Verkehrsmittel ausgeglichen werden.

3.2.7 Attraktivierung des Straßenraums

Straßenräume sind mehr als reine Verkehrsräume. Neben den verkehrlichen Funktionen „Verbinden“ und „Erschließen“ weisen Straßenräume auch nicht verkehrliche Funktionen auf und sind Orte der Begegnung, der Kommunikation und des Aufenthalts. Die Sicherung und die Entwicklung dieser Funktionen ist Gegenstand der Verkehrsplanung und der Stadtplanung. Die Stadt Heiligenhafen versteht den Straßenraum nicht nur als Verkehrsraum, sondern als Lebensraum. Eine Verschiebung der funktionalen Schwerpunkte bei der Straßenraumgestaltung ist abhängig von der konkreten Situation notwendig und möglich. Der Heiligenhafener Stadtverkehr wird leise und emissionsfrei für eine lebenswerte Stadt.

4 Mängel- und Potenzialanalyse

Die Bewertung der Bestandssituation und die daraus abzuleitende Mängel- und Potenzialanalyse erfolgt in erster Linie vor dem Hintergrund des Zielkonzeptes des Mobilitätskonzeptes mit den definierten Entwicklungsabsichten im Hinblick auf eine Attraktivierung des Umweltverbundes als Alternative zur Pkw-Nutzung.

4.1 Fußverkehr

Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Fußverkehr ist im Stadtgebiet einerseits räumlich differenziert zu betrachten und andererseits auch nach den einzelnen Zielgruppen unterschiedlich zu bewerten.

Grundsätzlich gilt, dass die Kindertagesstätten für den Innenstadtbereich sowie das Gebiet im Bereich der Fachklinik gut und mit kurzen Reisezeiten zu Fuß zu erreichen sind. Mängel bestehen hinsichtlich der Erreichbarkeit in den städtischen Randbereichen im Osten (z.B. Ortmühle), Südwesten und im Norden (Steinwarder). Dabei sind aber auch immer die zu erwartenden Nutzerpotenziale zu beachten. Zwar weist beispielsweise der Bereich am Steinwarder (sowie der Bereich Ortmühle) vergleichsweise lange Gehzeiten zu den Kindertagesstätten auf. Die Nutzerpotenziale sind hier aber auch gering (bzw. geringer).

Auch die Grundschule an der Friedrich-Ebert-Straße zeigt einige Lücken hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeit auf. Durch den westlich im Stadtgebiet gelegenen Standort der Schule sind aus den östlichen Wohngebieten recht lange Gehzeiten festzustellen. Dies gilt grundsätzlich auch für die südlichen Stadtgebiete. Die Gehzeiten könnten lediglich durch einen zusätzlichen Schulstandort reduziert werden, was derzeit keinesfalls umsetzbar ist/erscheint.

Die Nahverkehrsangebote im Stadtgebiet sind überwiegend mit geringen bis moderaten Gehzeiten erreichbar. Längere Gehzeiten sind lediglich im Bereich zwischen Lütjenburger Weg und Dazendorfer Weg festzustellen. Wenngleich auch hier eine Ergänzung des Nahversorgungsangebots verkehrsplanerisch wünschenswert wäre, wird sich in diesem Bereich ein Nahversorgungstandort voraussichtlich nicht realisieren lassen.

Insofern sind in Bezug auf den Fußverkehr bzw. die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen teilweise Defizite festzustellen. Inwieweit sich diese Defizite durch städtebauliche Planungen verbessern lassen, müsste jedoch weiter geprüft werden. Die Analyseergebnisse der Erreichbarkeitssituation im Fußverkehr können (und sollten) bei der verkehrlichen Bewertung von städtebaulichen Entwicklungen genutzt werden.

Zur Bewertung der Fußgängerinfrastruktur wird zwischen Längs- und Querverkehr unterschieden. Die Anlagen für den Längsverkehr soll nach den RASt eine Regelbreite von 2,5 m aufweisen. In Bereichen mit erhöhten Fußverkehrsaufkommen können auch größere Breiten erforderlich sein (z.B. bei starken Geschäftsbesatz, im Schulumfeld und in touristisch geprägten Bereichen).

Festzustellen ist, dass die derzeit vorhandenen Gehwegbreiten in Heiligenhafen insgesamt und insbesondere im Erschließungsstraßennetz, teilweise aber auch im Hauptverkehrsstraßennetz nicht (mehr) den aktuellen Anforderungen des Regelwerkes entsprechen. Mängel bestehen insbesondere an folgenden Stellen:

- Sundweg → Gehweg zu schmal und in Teilbereichen nur einseitig vorhanden, zudem Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr, zeitweise starke Schülerverkehre zu Fuß und mit dem Fahrrad,

- Lütjenburger Weg → Gehweg zu schmal mit anliegenden Parkständen (an der Südseite – Verkehrszeichen 315-55 – „Parken halb auf dem Gehweg“),
- Wendstraße / Schmiedestraße → Gehweg zu schmal (Breite teilweise nur ca. 0,5 m an der Südseite, in Höhe Friedhof),
- Kiekut / Am Strande → Gehweg zu schmal, Nutzungskonflikte zwischen Längsverkehr und Aufenthaltsfunktion der Straße,
- Am Strande → fehlender Gehweg in Teilbereichen an der Nordseite (ggf. entbehrlich, bzw. Alternative vorhanden),
- Steinwarder → fehlender Gehweg in Teilbereichen an der Nordseite und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern,
- Bergstraße → Gehweg zu schmal (ab Kreuzung Lauritz-Maßmann-Straße in Richtung Markt),
- Bergstraße → Gehweg fehlt (nördlich Jägersmühle, westliche Fahrbahnseite),
- Am Jachthafen → fehlender Gehweg im Bereich des Parkplatzes und
- Lauritz-Maßmann-Straße → Gehweg zu schmal (an der Ostseite) sowie
- in zahlreichen Erschließungsstraßen (Tempo-30-Zonen).

Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit der Straßen sind insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen in der Regel als (Fußgänger-) Lichtsignalanlagen vorhanden. Darüber hinaus wurden im Umfeld des Binnensees Fußgängerüberwege angelegt und der Fußverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Auch im Innenstadtbereich an der Wendstraße / Schmiedestraße und an der Hafenstraße sind Fußgängerüberwege vorhanden. Wenngleich diese Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs geeignet sind, sind Fußgängerüberwege in den Tempo-30-Zonen durch die generell geringen Geschwindigkeiten (Schulstraße, Weidestraße, Mühlenstraße, Bergstraße) in der Regel nicht erforderlich. Es ist aber auch vereinzelt an den vorhandenen Querungsstellen beobachtet worden, dass die Flächen in den Seitenräumen nicht immer der tatsächlichen Nachfrage entsprechen. Dies gilt insbesondere:

- an der Lichtsignalanlage Am Strande / Am Jachthafen / Brückstraße und
- am Fußgängerüberweg Kiekut / Hafenstraße.

Hier sind jeweils die Warte- bzw. Seitenbereiche zu schmal.

Nicht zuletzt weist auch die Geometrie mehrerer Knotenpunkte Verbesserungspotenziale für den Fußverkehr auf. Hier sind insbesondere die Knotenpunkte:

- Lauritz-Maßmann-Straße / Eichholzweg,
- Sundweg / Am Kalkofen,
- Sundweg / Klosterfor Weg / Ortmühlenweg und
- Bergstraße / Rubinstraße / Höhenweg

zu nennen.

Die Notwendigkeit zusätzlicher Querungsstellen im Stadtgebiet muss in Abhängigkeit unterschiedlicher Aspekte untersucht werden. Neben der Anzahl der Querenden sind die Kfz-Verkehrsstärken und die zulässige Geschwindigkeit sowie gegebenenfalls besonders schutzbedürftige Personengruppen zu berücksichtigen. Bei rund 100 Querenden/h empfehlen die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [15] bereits ab einer Querschnittsverkehrsstärke von rund 600 Kfz/h (entspricht ca.

6.000 bis 7.500 Kfz/24h) zusätzliche Maßnahmen, um das Überqueren einer Straße zu unterstützen. Diese Verkehrsstärken werden derzeit insbesondere im klassifizierten Straßennetz und im südlichen Abschnitt der Straße Steinwarder erreicht oder überschritten. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird untersucht, ob und wo gegebenenfalls zusätzliche Querungsstellen erforderlich sind.

Die Oberflächenbeschaffenheit ist grundsätzlich noch als ausreichend zu bewerten. Am Sundweg wurde bereits ein Abschnitt saniert, der Gehweg zeigt jedoch im weiteren Verlauf immer noch starke Unebenheiten durch Wurzelschäden auf, die die Nutzbarkeit beeinträchtigen. Das Natursteinpflaster in der Fußgängerzone (Brückstraße) sowie in weiteren Straßen des Innenstadtbereichs (Mühlenstraße, Schlamerstraße und Achterstraße) ist stark uneben und erschwert die Fortbewegung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen erheblich. Im Innenstadtbereich sieht die Rahmenplanung jedoch bereits Verbesserungen für den Fußverkehr vor. Insbesondere sollen ebene und gut nutzbare Oberflächen entstehen (z.B. durch Schleifen des vorhandenen Natursteinpflasters). Zusätzlich sind einige Abschnitte mit einer wassergebundenen Decke befestigt, die die Nutzbarkeit bei ungünstigen Witterungsbedingungen einschränken. Weitere Streckenabschnitte befinden sich in einem baulich schlechten Zustand, darunter Teile der Weidestraße, abschnittsweise die Friedrich-Ebert-Straße im Bereich der Straßenbäume sowie die Bergstraße zwischen Jägerstraße und Jägersmühle. Diese Defizite beeinträchtigen nicht nur den Komfort, sondern stellen auch ein erhebliches Hindernis für die Nutzung durch Radfahrende und zu Fuß Gehende dar.

Nur an wenigen Knotenpunkten und Querungsstellen des Fußverkehrs sind bisher taktile Leitelemente vorhanden. Dies ist ein wesentliches Defizit auf dem Weg zu gleichen Mobilitätschancen für alle Menschen. Akustische Signalgeber sind an den Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet jedoch überwiegend vorhanden.

Die Stadt Heiligenhafen verfügt bereits heute über ein straßenunabhängiges Wegenetz, über das zum Teil attraktive und kürzere Alternativen zu den straßenbegleitenden Gehwegen genutzt werden (können). Eine konsequente Qualifizierung und der zielgerichtete Ausbau dieser Wegeverbindungen stellen ein großes Potenzial in der Netzgestaltung dar und sollten in den nächsten Jahren einen Schwerpunkt der Verkehrsplanung in Heiligenhafen bilden.

4.2 Radverkehr

Der Radverkehr besitzt bereits heute einen vergleichsweise hohen Stellenwert im Binnenverkehr der Stadt Heiligenhafen. Die weiterführende Schule und die nächstgelegenen Nahversorger sind in der Regel in rund 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Diese bereits im Bestand geringen Reisezeiten sind ein wesentliches Potenzial für die zukünftige Verkehrsabwicklung des Binnenverkehrs.

Die vorhandenen Radverkehrsangebote im Stadtgebiet lassen derzeit jedoch kein klares Konzept bzw. die maßgebenden Haupt- und Nebenrouten erkennen. Zum überwiegenden Teil wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Dies ist in Tempo-30-Zonen bzw. im gering belasteten Erschließungsstraßennetz die geeignete Führungsform. An (subjektiv) stark befahrenen Straßen, im Hauptverkehrsstraßennetz und insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten wird aber oft in die Seitenbereiche ausgewichen. Dies wird teilweise durch die aktuellen verkehrsrechtlichen Anordnungen unterstützt (Gehweg mit „Radverkehr frei“, teilweise auch entgegen der Fahrtrichtung). Dabei gilt für den Radverkehr jedoch grundsätzlich eine besondere Sorgfaltspflicht. Insbesondere müssen Radfahrende Rücksicht nehmen und der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Zudem gilt für den Radverkehr dann Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h).

Analog zum Fußverkehr gilt auch für die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet, dass die Angebote überwiegend nicht mehr den aktuellen Vorgaben der Regelwerke entsprechen. Die Radwege sind in der Regel zu schmal und zumindest abschnittsweise in einem baulich schlechten Zustand. Zudem ist die „linksseitige Führung des Radverkehrs“ am Sundweg sowie im Straßenzug Lütjenburger Weg / Dazendorfer Weg mit Sicherheitsdefiziten verbunden. Die jeweiligen Einmündungen sind mit entsprechenden Furtmarkierungen (Roteinfärbung) ausgestattet, um auf die besondere Situation mit von rechts kommendem Radverkehr hinzuweisen.

Es sind aber auch attraktive Radverkehrsangebote im Stadtgebiet vorhanden. Insbesondere die straßenunabhängigen Wegeverbindungen stellen für den Radverkehr bereits heute gut nutzbare Alternativen zu den straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen dar (z.B. entlang der ehemaligen Bahnanlagen). Dieses Wegenetz ist bei der Erarbeitung eines Radroutennetzes in Heiligenhafen zu berücksichtigen und besitzt das Potenzial für eine attraktive und weitgehend Kfz-freie Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet. Die Wegeverbindungen sollten ergänzt werden und so eine attraktive Anbindung aller Stadtteile an die Innenstadt schaffen. Die Wechselwirkungen zum Fußverkehr sind bei der Netzgestaltung zu beachten.

Auch die Radverkehrsanlage am Eichholzweg mit den vergleichsweise breiten und weitgehend getrennten Anlagen für den Rad- und Fußverkehr ist hier hervorzuheben, wenngleich auch hier abschnittsweise Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr entlang des Binnensees sowie im Bereich des Binnenseeparkplatzes zu beobachten sind. Diese Konflikte werden einerseits durch Fußverkehr auf dem Radwegbereich und andererseits durch unachtsam querende Fußgänger (sowie zum Teil hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs) ausgelöst.

Im Innenstadtbereich ist derzeit keine ausreichende Anzahl an qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen vorhanden. Eine Ergänzung bzw. ein Ausbau des Angebotes sollte insbesondere an den Geschäften sowie am Marktplatz erfolgen. Der eher touristisch genutzte Jachthafen sowie die Promenade am Binnensee weisen ebenfalls nur wenige Abstellmöglichkeiten auf. Auch hier sollte ein (weiterer) Ausbau der Abstellanlagen geprüft werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zusätzliche Stellflächen teilweise auch mit Reparaturstationen sowie Schließfächer (bestenfalls mit Lademöglichkeiten für E-Pedelecs) ausgestattet werden können und sollen, auch um die ausgewiesenen Fußgängerbereiche frei von fahrendem Radverkehr zu halten.

Das Angebot an Abstellanlagen für Fahrräder an den Nahversorgern ist insgesamt sehr unterschiedlich. Teilweise fehlen Abstellanlagen völlig, sind unzureichend angeordnet oder weisen Verbesserungspotenziale in Bezug auf die Angebotsqualität auf.

An den Schulstandorten sind stets Fahrradabstellanlagen vorhanden. Wünschenswert ist hier insbesondere eine qualitative Verbesserung der Abstellanlagen an der Warderschule analog zum bereits erfolgten Ausbau an der Grundschule (Fahrradbügel). Diese Maßnahme ist bereits in der Umsetzung bzw. kurz vor Fertigstellung. An beiden Standorten wäre eine Ergänzung witterungsgeschützter Abstellmöglichkeiten wünschenswert.

Auch wenn aus verkehrsplanerischer Sicht der straßenunabhängige Radweg zu bevorzugen ist, sind die straßenbegleitenden Radverkehrsangebote bzw. eine geeignete Führung des Radverkehrs im Straßenraum nicht zu vernachlässigen. Die Bestandsanalyse hat bereits gezeigt, dass es diesbezüglich nur wenige Angebote gibt. Die Beobachtung und Befahrungen vor Ort sowie die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben dabei einen besonders hohen Bedarf in den Bereichen:

- Sundweg → Verbreiterung des Gehwegs und Schaffung eines Radwegs,

- Lütjenburger Weg / Dazendorfer Weg → Trennung Geh- und Radweg,
- Bergstraße → Ergänzung eines Radwegs.

Zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs sind umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der vorhandenen und zur Schaffung neuer Angebote für den fließenden und ruhenden Radverkehr im gesamten Stadtgebiet erforderlich.

4.3 Öffentlicher Nahverkehr

Die Stadt Heiligenhafen ist seit vielen Jahren nicht mehr (direkt) an den Schienenpersonen(fern)verkehr angebunden. Die Anbindung erfolgt bis zur bauzeitlichen Einstellung des Bahnverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Lübeck <> Puttgarden über den Bahnhofpunkt Großenbrode. Während der Bauzeit der festen Fehmarnbeltquerung bedient die Linie X85 den Haltepunkt Großenbrode bis voraussichtlich 2030 im Schienenersatzverkehr. Im Zusammenhang mit der Fehmarnbeltquerung wird auch die Linienführung der Bahnstrecke Lübeck <> Puttgarden angepasst, sodass ein neuer Bahnhofpunkt in Mittelhof entsteht. Die adäquate Anbindung des neuen Bahnhofpunktes im Radverkehr, mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Ausstattung mit Park&Ride-Angeboten stellt ein großes Potenzial für die Abwicklung der Pendlerwege sowie des An- und Abreiseverkehrs der Gäste der Stadt dar.

Die Stadt Heiligenhafen ist zudem über eine Fernreisebuslinie sowie die Regionalbuslinien 570, 580, 590, 574, 576 und 577 mit den Städten und Gemeinden im Umland verbunden.

Die Überlagerung der Regionalbuslinien 570, 580 und 590 gewährleisten eine stündliche Verbindung ins Umland. Dies entspricht den Anforderungen des Regionalen Nahverkehrsplans. Die Fahrzeiten sind mit dem Pkw-Verkehr nicht vollständig konkurrenzfähig.

Insbesondere die Regionalbuslinien 574, 576 und 577 des Ergänzungsnetzes sind stark auf den Schulverkehr ausgerichtet. Die Bedienung erfolgt durch 3 bis 4 Fahrten je Richtung, jeweils zum Beginn und zum Ende der Schulzeiten und nur von Montag bis Freitag.

Das Busangebot wird im Heiligenhafener Stadtgebiet mit den Anruflinienfahrten 585, 586, 587 und 588 (ALFA) ergänzt, die auch am Sonntag verkehren. Zwar wird das ALFA-Angebot teilweise kritisiert, da bei der Nutzung dieses Angebotes eine zusätzliche Barriere vorhanden sei. Dies wird mit der Notwendigkeit begründet, dass das ALFA bei einem Fahrtwunsch aktiv und rechtzeitig angerufen werden muss. Aus gutachterlicher Sicht ist das ALFA-Angebot trotz einer möglichen „Zugangsbarriere“ durchaus ein attraktives Angebot, welches vor allem in nachfrageschwachen Zeiten oder Gebieten eine angemessene/bedarfsgerechte Versorgung mit ÖV-Angeboten sicherstellt.

Das Rückgrat des städtischen Busverkehrs bildet jedoch die Stadtbuslinie 1, die montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten im 60-min-Takt zwischen 9:00 und 18:30 Uhr verkehrt. Auch hier ist die Fahrtenhäufigkeit am Wochenende mit einem 120-min-Takt deutlich reduziert.

Das Linienangebot ist heute insgesamt als überwiegend bedarfsgerecht zu bewerten. Gewisse Verbesserungspotenziale sind im südlichen Gemeindegebiet gegeben.

Im Kernstadtbereich liegt der Schwerpunkt der Netzkonzeption insbesondere in der Gewährleistung einer sehr guten Erschließungsqualität. Fast alle Bewohner und Beschäftigte des Kernstadtbereichs wohnen bzw. arbeiten im Einzugsbereich einer Haltestelle. Die Anzahl der Abfahrten und die Fahrzeiten in die Innenstadt sind dennoch sehr unterschiedlich. So weist insbesondere die Linie 580 sehr lange Schleifenfahrten auf, die sich sehr nachteilig auf die Fahrzeiten auswirken (können).

Weitere Potenziale in der Fahrplangestaltung liegen in der Anpassung der Umsteigebeziehungen zwischen den Regionalbuslinien und der Stadtbuslinie. Als Knotenpunkt ist hier der Haltepunkt Wilhelmsplatz zu empfehlen, da dieser zentral gelegen ist und zudem das Halten von mehreren Bussen gleichzeitig ermöglicht (vgl. [11]). Am Wilhelmsplatz könnten zudem (etwas) längere Wartezeiten der Busse realisiert werden, wenn dies zur Gewährleistung von Anschlussverbindungen betrieblich möglich ist (Anschlussicherung).

Von großer Bedeutung für den Linienbusverkehr in Heiligenhafen ist die Attraktivierung der Haltestellenausstattung. Oft fehlen Wetterschutz und Sitzgelegenheiten. Zudem fehlen vereinzelt Warteflächen und Gehwege, sodass Fahrgäste auf der Straße warten muss(t)en. Auch die vorhandenen Fahrgastinformationen weisen Verbesserungspotenziale auf. Neben einem Liniennetzplan fehlen vielfach auch Tarif- bzw. Fahrpreisinformationen.

Ebenfalls großes Verbesserungspotenzial weist die weitgehend fehlende Barrierefreiheit an fast allen Haltestellen im Stadtgebiet auf. Insbesondere an den beiden maßgebenden Haltestellen in Heiligenhafen, dem Wilhelmsplatz und der Bergstraße/Feldstraße, sind kurzfristig entsprechende Ausbaumaßnahmen anzustreben.

Die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans soll im kommenden Jahr beginnen. Nach einer ersten und unverbindlichen Einschätzung durch den Kreis Ostholstein ist jedoch nicht davon auszugehen, dass sich die Anforderungen an die Angebotsqualität wesentlich erhöhen werden. Auch zukünftig wird derzeit davon ausgegangen, dass ein 60-min-Takt im Regionalbusverkehr als adäquates Angebot zu bewerten sein wird. Im Sinne der Mobilitätswende wären hier jedoch kürzere Taktfolgen der Linienprodukte wünschenswert.

4.4 Kfz-Verkehr

Für den fließenden Kfz-Verkehr stehen ausreichende Flächen zur Verfügung. Zwar bilden sich in den Hauptverkehrszeiten/Spitzenstunden an den innerstädtischen Knotenpunkten entlang der Kreisstraßen K 41 und K 42 kurzzeitig vereinzelte Rückstausituationen. Die Beobachtungen vor Ort an unterschiedlichen Tagen und zu unterschiedlichen Zeiten zeigten jedoch stets eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs. Insbesondere konnten keine nachhaltigen Störungen des Verkehrsablaufs (sehr lange und über einen längeren Zeitraum bestehende Rückstausituationen) beobachtet werden. Geringfügige Defizite der Abwicklung der Verkehre waren nur am Sundweg / Industriestraße sowie an der Bergstraße / Höhenweg / Rubinstraße im Zusammenhang mit den Einkaufsverkehren zu beobachten.

Die Feststellung einer verkehrstechnisch ausreichenden Verkehrsqualität widerspricht unter Umständen der subjektiven Wahrnehmung bei der Benutzung der Verkehrsanlagen. Dabei ist zu beachten, dass insbesondere die „problematischen“ Situationen im Gedächtnis bleiben, bei denen erhebliche Behinderungen auftraten, die aber tatsächlich keinen „Dauerzustand“ darstellen. Insofern ist derzeit nicht von grundsätzlichen Defiziten auszugehen, welche zusätzliche verkehrstechnische und/oder bauliche Maßnahmen zur qualitätsgerechten Abwicklung der Verkehre erfordern würden.

Hohe Verkehrsstärken zeigen sich auf der Kreisstraße K 42 mit abschnittsweise 10.500 bis 11.000 Kfz/24h auf dem Sundweg. Ebenfalls hoch belastet ist die Achse Schmiedestraße / Wendstraße / Weidestraße, welche eine direkte Verbindung zwischen den Knotenpunkt Bergstraße / Lütjenburger Weg / Schmiedestraße und dem Kreisverkehr am Wilhelmsplatz bietet. Auffallend ist ebenfalls, dass die eher touristisch genutzten Straßen wie der Steinwarder und der Eichholzweg zu den Ferienwohnungen im Ferienpark zeitweise ebenfalls hohe Verkehrsstärken aufweisen. Ein Vergleich der

Verkehre in der Spitzenstunde zeigt einen deutlichen Anstieg der Verkehre in der Touristensaison, welcher auf der K 42 bei etwa 40 % liegt und sich für den Steinwarder mit einer Zunahme um 130 % mehr als verdoppelt.

Für die Geschwindigkeiten im städtischen Verkehr wurden in Heiligenhafen bereits organisatorische Maßnahmen getroffen, um das Verkehrsgeschehen zu beruhigen und sicherer zu gestalten. Im Nebenstraßennetz wurden Tempo-30-Zonen (sowie teilweise verkehrsberuhigte Bereiche) eingerichtet. Auf den Hauptverkehrsstraßen sind in der Regel 50 km/h zulässig, wobei auch im Hauptverkehrsstraßennetz abschnitts- und zeitweise Beschränkungen auf 30 km/h umgesetzt wurden (Sundweg in Höhe Warderschule, Lütjenburger Weg in Höhe Grundschule). Die getroffenen verkehrsrechtlichen Ausweisungen führen zu einer Bündelung der Verkehr im Hauptverkehrsstraßennetz und entlasten das Erschließungsstraßennetz.

Im Weiteren sollten jedoch auch weitere Bereiche in Bezug auf die tatsächlichen und die zulässigen Geschwindigkeiten untersucht werden. Dabei handelt es sich um die:

- Lauritz-Maßmann-Straße, Am Strande, Kiekut, Hafenstraße: Reduzierung auf 30 km/h aufgrund starker kreuzender Fußgängerströme zwischen Innenstadt und Hafenbereich / Ostseepromenade
- Historischer Innenstadtbereich: Reduzierung auf z.B. 20 km/h für bessere Verträglichkeit mit dem Fuß- und Radverkehr sowie insbesondere in Bereichen mit starkem Geschäftsbesatz
- Lütjenbroder Weg (außerhalb geschlossener Ortschaft): Reduzierung auf 50 km/h (ebenfalls hohes Radverkehrsaufkommen)

Eine umfassende Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h oder 40 km/h im gesamten Stadtgebiet wie es in der Bürgerbeteiligung vorgeschlagen wurde, ist derzeit aufgrund der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung nicht möglich. Zudem wäre zu beachten, dass dann gegebenenfalls Reisezeitvorteile bei der Fahrt durch das Erschließungsstraßennetz entstehen und damit Verkehrsverlagerungen aus dem Hauptverkehrsstraßennetz nicht auszuschließen sind. Im Rahmen der letzten Fortschreibung der Straßenverkehrsordnung wurde zwar über einen „Systemwechsel“ bezüglich der zulässigen Geschwindigkeiten diskutiert. Dieser sah eine Reduktion der innerörtlich zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h vor, ermöglichte aber auch eine Anhebung auf 50 km/h, sofern die Notwendigkeit dieser Anhebung begründet werden kann. Dieser Vorschlag wurde jedoch nicht in die Straßenverkehrsordnung übernommen. Somit muss auch weiterhin die Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung begründet werden. Lediglich die Anordnungsvoraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung wurden in den vergangenen Jahren schrittweise abgesenkt.

Die Anlagen des ruhenden Verkehrs sind im Innenstadtbereich hoch ausgelastet, aber nicht grundsätzlich überlastet. Ein wichtiges Ziel ist augenscheinlich der Parkplatz Am Binnensee, der in der Regel eine hohe bis sehr hohe Auslastung aufweist und weitgehend kostenfrei und ohne zeitliche Beschränkung nutzbar ist. Im näheren Umfeld der Innenstadt stehen zahlreiche Alternativen und zum Teil weitere kostenfreie Parkplätze zur Verfügung. Ein (teilweiser) Verzicht auf die vorhandenen Parkstände Am Binnensee erscheint verkehrlich möglich. Nach Angaben der Stadt Heiligenhafen ist derzeit allerdings eine Reduzierung sowie eine weitergehende Bewirtschaftung des Parkraums rechtlich nicht möglich. Allerdings ist eine nachhaltige und umfangreiche Ausweitung des Parkraumangebotes in der Innenstadt nicht mit dem Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes vereinbar.

Die Parkraumbewirtschaftung ist eine wichtige Grundlage für die Steuerung der Verkehrsnachfrage im Innenstadtbereich. Eine stärkere preisliche Steuerung ist aus verkehrlicher Sicht durchaus denkbar und zur Verbesserung der Steuerungswirkung zu empfehlen. Dies gilt insbesondere dann, wenn

geeignete Alternativen geschaffen werden (im Sinne Push&Pull). Die Wirksamkeit ist aber maßgeblich auch von Einbeziehung aller öffentlich nutzbarer Flächen abhängig. Die bisherigen Prüfungen zur Bewirtschaftung des Binnenseeparkplatzes durch die Stadt Heiligenhafen haben hier aber deutliche rechtliche Barrieren aufgezeigt, sodass bisher nur eine sehr eingeschränkte Bewirtschaftung dieses Parkplatzes mit einer Parkdauerbeschränkung auf ca. 25 % der Fläche möglich ist.

4.5 Verkehrssicherheit

Die Auswertung der vorliegenden Unfalldaten zeigt nur wenige Besonderheiten. In den vergangenen Jahren ereigneten sich insbesondere an der lichtsignalgeregelten Kreuzung Bergstraße / Lütjenburger Weg / Schmiedestraße und die vorfahrtgeregelte Kreuzung Bergstraße / Höhenweg / Rubinstraße einige Unfälle mit Personenschaden. Neben diesen beiden Kreuzungen sollten auch Knotenpunkte

- Sundweg / Industriestraße: 3 U(P) – alle mit Radfahrerbeteiligung
- Wilhelmsplatz: 3 U(P) – alle in 2020
- Friedrich-Ebert-Straße / Wildkoppelweg: 3 U(P) – 2020 bis 2022

sowie der Streckenabschnitt

- Am Kalkofen (inkl. Einmündung Sundweg): 6 U(P) – 2021 bis 2023

weiter beobachtet werden, da sich hier zumindest ein auffälliges Unfallgeschehen andeutet.

Es ist aber auch festzustellen, dass an rund 50 % der polizeilich erfassten Unfälle Radfahrer beteiligt waren. Gemäß der bundesweiten Statistik im Jahr 2023 wäre eine Beteiligung an „nur“ rund 35 % der Unfälle mit Personenschaden zu erwarten gewesen. Punktuelle Häufungen im Radverkehr sind nicht abzuleiten. Die Unfälle mit beteiligten Radfahrern verteilen sich recht gleichmäßig im Stadtgebiet.

Dies verdeutlicht auch das Verkehrssicherheitspotenzial, welches aus einer deutlichen und nachhaltigen Verbesserung des Radverkehrsangebotes im Stadtgebiet erreicht werden kann.

4.6 Fazit

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Stadt Heiligenhafen eine sehr stark auf den Pkw-Verkehr ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur aufweist. Dies resultiert einerseits aus dem Leitbild der Autogerechten Stadt, welches in der Vergangenheit die Verkehrsplanung über lange Zeit bestimmt hat. Zudem besteht durch den an vielen Stellen historisch bedingt engen Straßenraum im Stadtgebiet nur geringe Potenzial für einen Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ohne die Umnutzung von Flächen für den Kfz-Verkehr. Die vorhandenen Straßenräume werden nicht (mehr) allen Anforderungen an den Straßenraum gerecht. Die Straßenraumgestaltung sollte sich daher stärker am Leitbild der menschengerechten Stadt orientieren. Flächenpotenziale zur Umgestaltung der Straßenräume werden dabei insbesondere bei den öffentlichen Parkraumangeboten gesehen, die nicht mehr oder nicht mehr im bisherigen Umfang im Straßenraum berücksichtigt werden sollen. Beispielhafte Straßenquerschnitte sowie Möglichkeiten zur Möblierung der Straßen im Innenstadtbereich sind bereits in den Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt Heiligenhafen sowie im Material- und Gestaltungshandbuch Heiligenhafen enthalten ([24], [25]).

Der öffentliche Nahverkehr weist ebenfalls noch nicht das Angebot auf, um den Zielen der Mobilitätswende gerecht werden zu können. Insbesondere die Angebotsqualität und in Teilbereichen auch die Erschließungsqualität lassen Verbesserungspotenziale erwarten.

Der fließende Kfz-Verkehr hingegen wird mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität bewertet. Das Parkraumangebot ist nach den Beobachtungen insgesamt als angemessen und ausreichend zu beurteilen. Jedoch ist in den saisonalen Tourismuszeiten auch eine Auslastung und stellenweise Überlastung des Parkraumangebotes festzustellen. In der Bürgerbeteiligung wurde von Anwohnern der Wunsch geäußert, das Bewohnerparken im Stadtgebiet zu fördern. Grundsätzlich sind aber immer die überwiegenden privaten Bedarfe der Anwohner nach der Bereitstellung von ausreichendem Parkraum für Kraftfahrzeuge mit der öffentlichen Anforderung an den Straßenraum an sichere und komfortable Verkehrsanlagen für Fußgänger, Radfahrer, Linienverkehr, Ver- und Entsorgung und den fließenden Kfz-Verkehr im Rahmen einer Kompromissfindung miteinander abzuwägen.

Insofern können für die weiteren Betrachtungen des Mobilitätskonzeptes folgende Handlungsfelder benannt werden:

- Steigerung der Angebotsqualität für Fußgänger,
- Erhöhung der Angebotsqualität und der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch Schaffung einer klaren Netzkonzeption und Definition von städtischen Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen,
- Steigerung der Nutzbarkeit des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel durch Schaffung bzw. Ausbau qualitativ hochwertiger und sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder,
- Abbau von Barrieren im Verkehrsnetz und beim Übergang zwischen Verkehrsmitteln unter anderem durch Schaffung attraktiver und barrierefreier Haltestellen,
- Anpassung bzw. Steuerung des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage vor dem Hintergrund der Leitprinzipien des Zielkonzepts,
- Förderung und Ausbau alternativer Mobilitätsformen sowie von Sharingkonzepten,
- Integration von E-Ladeinfrastruktur im ruhenden Verkehr und
- Angemessene Berücksichtigung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs unter Berücksichtigung der Ziele der Mobilitätswende.

5 Mobilitätskonzept

Aufbauend auf die vorangegangenen Kapitel zur Bestandsaufnahme, Zielsetzung sowie der Mängel- und Potenzialanalyse wird in folgenden Kapitel das Mobilitätskonzept für Heiligenhafen entwickelt. Es basiert auf den analysierten Stärken und Schwächen des bestehenden Verkehrssystems sowie den identifizierten Handlungsbedarfen.

Das Konzept umfasst Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsarten – vom Fuß- und Radverkehr über den öffentlichen Nahverkehr bis hin zum motorisierten Individualverkehr. Zudem werden Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln sowie innovative Mobilitätsformen betrachtet, um eine nachhaltige, effiziente und zukunftsfähige Mobilität für Heiligenhafen zu gestalten.

5.1 Städtebau

Das Wertziel „Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung“ im Abschnitt 3.1.3 verdeutlicht bereits die enge Verknüpfung zwischen der Stadtplanung und der Verkehrsplanung. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsplanung „lediglich“ die qualitätsgerechte Abwicklung der Verkehrsaufkommen aller Verkehrsteilnehmer betrachtet und versucht deren (negative) Folgen zu bewältigen. Die Ursachen des Verkehrsaufkommens setzen hingegen die Vorgaben der Bauleit- bzw. der Stadtplanung durch die funktionale Gliederung und Zuordnung städtischer Räume. Die Stadtplanung und die Verkehrsplanung sollten daher immer zusammen betrachtet werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht wären daher immer funktionsgemischte Stadträume im Sinne der Stadt der kurzen Wege zu bevorzugen. Diese Stadträume reduzieren zwar nicht grundsätzlich die Mobilitätsbedürfnisse im Vergleich zu Stadträumen ohne Funktionsmischung. Sie schaffen aber deutlich bessere Voraussetzungen zur umweltfreundlichen Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.

Insofern ist aus verkehrsplanerischer Sicht auch immer die Innenentwicklung bzw. die Nachverdichtung städtischer Räume gegenüber der Entwicklung von Stadtrandlagen oder „auf der grünen Wiese“ zu bevorzugen. In Innenstadtbereichen sind in der Regel bereits die maßgebenden Versorgungs- und Freizeitangebote vorhanden und auch der Ausbau des ÖV-Angebots lässt sich hier in der Regel einfacher realisieren. Monostrukturierte Randlagen sind hingegen als pkw-affin zu bewerten und die Etablierung adäquater ÖV-Angebote ist hier oft schwieriger zu realisieren. Allerdings sind die erforderlichen und richtliniengerechten Verkehrsräume einfacher zu schaffen als in bereits bebauten Innenstandlagen mit teilweise bereits vorhandenen Flächenkonkurrenzen.

Nicht zuletzt sollten im Rahmen der Bauleitplanung immer ausreichende Verkehrsräume frühzeitig gesichert werden. So wurden in der Vergangenheit oft Straßenverkehrsflächen festgesetzt, in denen nur schmale Gehwege, teilweise nur einseitig möglich waren. Zudem sollte auch hierbei immer berücksichtigt werden, dass zwar von einem gewissen Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen ausgegangen werden kann, dies aber in der Regel nicht zu einer Reduktion der Straßenverkehrsflächen führt. Insbesondere die Anforderung an Flächen für den ruhenden Verkehr sind in der Vergangenheit aufgrund breiterer und längerer Fahrzeuge eher gestiegen. Zusätzlich sind weitere Anforderungen an den Straßenraum hinzugekommen. So führt der zunehmende Internethandel zu einer Zunahme an (Paket-) Lieferfahrten, der in Teilbereichen eine besondere Berücksichtigung erfordert (Ladezonen im Innenstadtbereich). Nicht zuletzt haben auch die Diskussionen der vergangenen Jahre in Bezug auf den Klimawandel zu zusätzlichen Flächenbedarfen im öffentlichen (Verkehrs-) Raum geführt. Im Straßenraum soll Begrünung und Versickerung von Oberflächenwasser einerseits einen Beitrag zur Kühlung der Städte und andererseits auch einen positiven Beitrag zum Wasserhaushalt

und zur Starkregenvorsorge leisten (Schwammstadt, Blau-Grüne-Infrastruktur bzw. Blue-Green-Streets). All diese Anforderungen führen in der Regel nicht zu weniger, sondern tendenziell zu höheren Anforderungen an die zu berücksichtigende Straßenverkehrsfläche.

Die zu erwartenden Verkehrsaufkommen einer geplanten (größeren) städtebaulichen Veränderung sollten immer im Rahmen einer projektspezifischen Verkehrsprognose für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie für den öffentlichen Verkehr abgeschätzt werden. Auf dieser Grundlage können die Anforderungen an die Flächengestaltung nachvollziehbarer abgeleitet und festgelegt werden.

Der im Jahr 2023 erstellte städtebauliche Rahmenplan für den Innenstadtbereich enthält bereits konkrete Vorschläge zur Aufwertung der Innenstadt [24], [25]. Im Fokus stehen dabei insbesondere die Umgestaltung des Kapitän-Willi-Freter-Platzes, des Marktplatzes sowie der Knotenpunkt Wilhelmsplatz und Am Stande / Kiekut / Am Jachthafen. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu verbessern und den motorisierten Individualverkehr (MIV) wirksam zu steuern.

Umgestaltung des Kapitän-Willi-Freter-Platzes:

Der Rahmenplan sieht vor, die derzeit bewirtschafteten und sehr innenstadtnah gelegenen Parkplätze Am Binnensee (teilweise) zurückzubauen und gleichzeitig die Straßenführung der Straße Am Jachthafen neu zu gestalten [24]. In diesem Zuge wird auch die Straße Kiekut, welche infolge der geplanten Verlegung der Kreisstraße in den südlichen Bereich zur Einbahnstraße wird, angepasst. Der aktuell durch eine Lichtsignalanlage geregelte Knotenpunkt Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen wird aufgelöst. Stattdessen wird die Straße Kiekut über eine weiter nördlich gelegene Einmündung an die Straße Am Jachthafen angebunden.

Durch die Maßnahme entfallen insgesamt rund 130 Stellplätze am Binnensee sowie weitere rund 140 Parkstände am Kapitän-Willi-Freter-Platz. Als Ersatz ist ein Parkhaus mit gemischter Nutzung vorgesehen. Dieses soll neben Stellplätzen auch eine Mobilitätsstation sowie einen Sportplatz auf dem Dach integrieren. Der gesamte Bereich soll künftig verkehrsberuhigt gestaltet werden, wodurch dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum zur Verfügung steht. Gleichzeitig wird die Verbindung zwischen Innenstadt und Hafen gestärkt. Geplant sind zudem öffentliche Aufenthaltsflächen mit einer Veranstaltungsbühne sowie erweiterten Möglichkeiten zur Durchführung von Stadtfesten oder anderen Events.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sind die Maßnahmen grundsätzlich als positiv zu bewerten. Es ist jedoch essenziell, dass flankierende Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrslenkung umgesetzt werden. Laut der Verkehrszählungen im Jahr 2019 wurden auf der Straße Am Jachthafen rund 6.400 Kfz/24h erfasst. Ohne geeignete Alternativen für den überwiegend quell- und zielorientierten Verkehr ist davon auszugehen, dass die Belastung auf den umliegenden Straßen weiterhin hoch bleibt.

Das geplante Parkhaus in direkter Hafennähe sollte ebenfalls hinterfragt werden, da es den Pkw-Verkehr weiterhin in das Gebiet lenkt. Statt die vorhandenen Parkraumangebote in unmittelbarer räumlicher Nähe zu ersetzen, sollte eine Verlagerung der Parkraumnachfrage z.B. an die östliche Hafenstraße, den Wilhelmsplatz oder weiter an die Stadtränder geprüft werden, wie es der Rahmenplan vorschlägt. Das vorliegende Mobilitätskonzept untersucht geeignete Standorte sowie weitere alternative Maßnahmen (vgl. Kapitel 5.5 und 5.6 des Mobilitätskonzeptes).

Umgestaltung des Marktplatzes:

Auch der Marktplatz ist Bestandteil der Rahmenplanung aus dem Jahr 2023 und soll in seiner Funktion als zentraler städtischer Treffpunkt gestärkt werden [24]. Vorgesehen ist, eine neue Buslinie in Ost-West-Richtung über den Marktplatz zu führen. Diese Maßnahme wird erforderlich, da die Straße Kiekut zur Einbahnstraße umgestaltet wird und somit eine verbesserte Anbindung der Innenstadt an den öffentlichen Nahverkehr ermöglicht werden kann. Die Linienführung soll von der Bergstraße über den Marktplatz bis zum Thulboden erfolgen und an die Haltestelle Wilhelmsplatz anbinden.

Die geplanten Maßnahmen berücksichtigen verschiedene verkehrsplanerische Anforderungen und können zu einer nachhaltigen Verbesserung der Erschließungsqualität beitragen. Allerdings ist sicherzustellen, dass die Straßenräume ausreichende Breiten für den Fuß- und Radverkehr sowie den Linienbusverkehr aufweisen oder eine verkehrssichere Abwicklung dieser Verkehre auf eine gemeinsam genutzten Fläche ermöglichen. Insbesondere im stark frequentierten Geschäftsbereich der Innenstadt sollten die Regelgehwegbreiten nicht nur eingehalten, sondern möglichst erweitert werden, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine sichere und komfortable Nutzung zu ermöglichen.

Darüber hinaus sollte der Marktplatz ausschließlich für den Linienbusverkehr (und den Radverkehr) freigegeben werden. Durchgangsverkehre in Ost-West- sowie in Nord-Süd-Richtung im Kfz-Verkehr über den Marktplatz sollten weiterhin ausgeschlossen bleiben. Weitere Details hierzu finden sich in Kapitel 5.2 des Mobilitätskonzepts.

Umgestaltung des Knotenpunktes Wilhelmsplatz:

Der derzeit als Kreisverkehr ausgeführte Wilhelmsplatz soll gemäß dem Verkehrskonzept der Rahmenplanung ebenfalls umgestaltet werden [24]. Die Rahmenplanung sieht hier den Rückbau des Kreisverkehrs zugunsten einfachen Einmündung vor, bei der die Hafenstraße als untergeordnete Zufahrt ausgebildet wird. Ziel ist es dabei die städtischen Durchgangsverkehre stärker auf die Achse Weidestraße / Wendstraße / Schmiedestraße zu lenken und den Straßenzug Hafenstraße / Kiekut / Am Strande zu entlasten.

Alle Umgestaltungen in diesem Bereich müssen jedoch den Anforderungen des Linienbusverkehrs gerecht werden und die Funktionsfähigkeit der Haltestelle Wilhelmsplatz als zentrale (Umstiegs-) Haltestelle im Stadtgebiet gerecht werden.

Die Gestaltung des Haltepunkts sollte zudem barrierefrei erfolgen, sodass Fahrgäste einfach, sicher und ohne Hindernisse zwischen den Haltestellen wechseln können. Eine klare und nutzerfreundliche Gestaltung trägt wesentlich zur Attraktivität und Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs bei.

5.2 Fußverkehr

Der Fußverkehr stellt eine der wichtigsten Fortbewegungsarten da. Jede Ortsveränderung beginnt und endet mit einem Fußweg. Insbesondere auf kurzen Distanzen im Stadtgebiet ist das Zufußgehen von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen das nachhaltigste Fortbewegungsmittel mit den geringsten Emissionen und Flächenbedarfen ist. Gleichzeitig fördert das Zufußgehen die Gesundheit und eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur schafft gleiche Mobilitätschancen für alle Menschen. Nicht zuletzt beleben Fußgänger die Städte und schaffen durch ihre Anwesenheit ein sicheres und belebtes Stadtbild (soziale Kontrolle). Dies kommt nicht zuletzt auch den Gewerbetreibenden zugute, die durch eine höhere Besucherzahl auch höhere Umsätze erwirtschaften können.

Gestaltungsaspekte für ein gutes Fußgängernetz sind insbesondere ausreichend dimensionierte Gehwege, die Schaffung sicherer Querungsstellen über stark befahrene Straßen sowie die Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, wo dies aufgrund der städtebaulichen Umfeldsituation wünschenswert oder notwendig ist. Für den Fußverkehr gilt dabei in besonderem Maße, dass der Straßenraum nicht nur der Fortbewegung dient, sondern auch Räume für Begegnung und Kommunikation schafft. An Stellen mit höheren Fußgängerfrequenzen sind demnach gegebenenfalls höhere Querschnittsbreiten sowie Sitzgelegenheiten vorzusehen. Auch die Gehwege im Umfeld von Schulen oder Seniorenresidenzen sollten den besonderen Anforderungen dieser Nutzergruppen gerecht werden (z.B. größere Breiten aufgrund der Verwendung von Mobilitätshilfen und/oder langsamere (Geh-) Geschwindigkeit).

5.2.1 Netzkonzeption

Stadtweite Netzkonzepte für den Fußverkehr sind bisher vergleichsweise selten, insbesondere im Vergleich zu Konzepten für den Kfz-Verkehr, Radverkehr oder den öffentlichen Verkehr. Da Fußgänger sich in einem kleineren Radius bewegen (die mittlere Länge eines Fußweges beträgt in Deutschland rund 2,0 km), ist das Fußwegenetz enger und kleinteiliger, mit einem besonderen Fokus auf Teilräume (z.B. die Innenstadt oder Stadtteilzentren). Im Sinne einer "Stadt der kurzen Wege" ist es notwendig, nicht nur möglichst direkte, sondern auch schnelle und sichere Fußwegeverbindungen zu gewährleisten. Dafür sind ausreichend breite und barrierefreie Wege erforderlich. Zudem spielen attraktive Räume mit hoher Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle für den Fußverkehr.

Eine teilräumliche Betrachtung des Stadtgebietes verdeutlicht, dass insgesamt bis zu acht Teilräume eine vertiefende Betrachtung erfordern würden. Hierbei handelt es sich um:

- **Innenstadtbereich -**
Anforderungen: Barrierefreiheit, Aufenthalt, Kommunikation, Einkaufen und Freizeit, Gastronomie (vgl. [24], [25])
- **Binnensee -**
Anforderungen: Barrierefreiheit, Aufenthalt, Freizeit, Fortbewegen, (Außen-) Gastronomie
- **Grund- und weiterführende Schulen**
Anforderungen: Fortbewegen, Schulwegsicherheit
- **Seniorenresidenzen Lütjenbroder Weg und Lütjenburger Weg**
Barrierefreiheit, Aufenthalt und Kommunikation
- **Periphere Einkaufsstandorte Bergstraße und Sundweg**
Erreichbarkeit

Zwar weisen Einkaufsstandorte immer ein Fußverkehrspotenzial auf. Jedoch sind Einkaufsmöglichkeiten in peripheren Lagen in der Regel weniger fußverkehrsaffin als zentralere Lagen wie beispielsweise an der Straße Am Strande oder Am Kalkofen. Die beiden peripheren Einkaufsstandorte werden daher im Fußverkehr nicht weiter betrachtet.

An den anderen drei Standortkategorien sind kleinräumliche Konzepte erforderlich in denen das Baukastensystem gemäß Abschnitt 5.2.3 zur Anwendung empfohlen wird. Für den Innenstadtbereich wird in den folgenden Abschnitten eine Netzkonzeption gezeigt.

5.2.2 Innenstadtkonzept

Auch in der Innenstadtuntersuchung wurde der Fußverkehr bereits betrachtet und es wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit der Straßen Am Strande und Kiekut dargestellt. Im Sinne einer nachhaltigen Gestaltung des Innenstadtbereichs mit einer stärkeren Beschränkung des Kfz-Verkehrs und einer Umnutzung der Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wäre wünschenswert.

Der städtebauliche Rahmenplan enthält auch Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs, die sich insbesondere auf die Neugestaltung des Marktplatzes, des Kapitän-Willi-Freter-Platzes sowie des Wilhelmsplatzes konzentrieren. Darüber hinaus werden für verschiedene innerstädtische Straßen und angrenzende Wohnstraßen Querschnittsprofile vorgeschlagen, die dem Fußverkehr mehr Raum geben und somit eine verbesserte Aufenthalts- und Erschließungsqualität ermöglichen.

Die Abbildungen 65 und 66 (sowie Anlage 17) stellen insofern eine Erweiterung sowie in Teilen eine Alternative für den Innenstadtbereich dar, die/der den Marktplatz vollständig in die bestehende Fußgängerzone Brückstraße einbindet und eine Erweiterung über den Straßenzug Kiekut / Hafenstraße berücksichtigt. Die notwendigen Lieferverkehre, Ver- und Entsorgungsfahrten sowie die Kfz-Verkehre der Bewohner sollten bzw. müssen auch innerhalb der Fußgängerzone(n) mit zeitlicher Beschränkung (z.B. auf 6:00 bis 9:00 Uhr) zugelassen werden.



Abbildung 65: Fußwegekonzept Teilbereich nördlicher Binnensee (eigene Darstellung)

Es ist zu beachten, dass die Signaturen insbesondere die Bedeutung der einzelnen Straßen für den Fußverkehr darstellen. Damit ist (noch) keine konkrete Aus- oder Umbauanforderung verbunden. Für zukünftige straßenbauliche Veränderungen sollte diese Kategorisierung stärker beachtet werden. So wäre es beispielsweise denkbar, dass im Zuge von Hauptverbindungen auf Parkstände verzichtet werden soll, wenn dieses zur Förderung des Fußverkehrs erforderlich ist. Dabei ist aber immer eine Einzelfallprüfung erforderlich. Darüber hinaus kommen insbesondere im Zuge von Hauptverbindungen für den Fußverkehr auch stärkere Beschränkungen des Kfz-Verkehrs in Betracht, wenn diese zur sicheren und komfortablen Abwicklung der Fußverkehre erforderlich sind. Insbesondere sind an dieser Stelle auch die konkreten Hinweise des Material- und Gestaltungshandbuchs zur Neuordnung der Straßenräume zu beachten [25].



Abbildung 66: Fußwegekonzept Teilbereich Innenstadt (eigene Darstellung)

5.2.3 Baukastensystem Fußverkehr

Der Baukasten Fußverkehr stellt beispiel- bzw. Musterlösungen für die Gestaltung von Fußgängerwegen und Querungsstellen dar. Es wird unterschieden in Längsverkehr, Querungsstellen und Einmündungen, fußgängerfreundliche Kreuzungen, Möblierung von Gehwegen und Barrierefreiheit.

5.2.3.1 Längsverkehr

Um ein sicheres, komfortables und attraktives Wegenetz für den Fußverkehr zu schaffen, sind unterschiedliche Wegearten erforderlich, die den verschiedenen Bedürfnissen der Fußgänger gerecht werden. Der folgende Abschnitt beschreibt die wichtigsten Führungsformen im Längsverkehr, darunter Hauptverkehrswege, Verbindungswege und Spazierwege, die jeweils spezifische Funktionen erfüllen und unterschiedliche Anforderungen an Gestaltung und Ausstattung stellen. Dabei spielt auch die Aufenthaltsqualität eine zentrale Rolle, die durch gezielte Einrichtungen und Beschilderungen weiter verbessert werden kann.

Die Hauptrouten stellen die meistgenutzten und wichtigsten Fußgängerwege im Stadtgebiet dar und sollen daher den höchsten Ausbaustandard aufweisen. Gemäß dem geltenden Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen beträgt die empfohlene Regelbreite für Gehwege 2,5 m ([15], [26]). Eine Unterschreitung dieses Regellmaßes sollte immer vermieden werden, da dann ein Begegnen von Fußgängern nur noch unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume zur Fahrbahn bzw. mit Einschränkungen des Verkehrsraums möglich ist. Reduzierte Gehwegbreiten sollen daher nur im unbedingt erforderlichen Bereich (z.B. an baulich oder umfeldbedingte Zwangspunkten) umgesetzt werden.

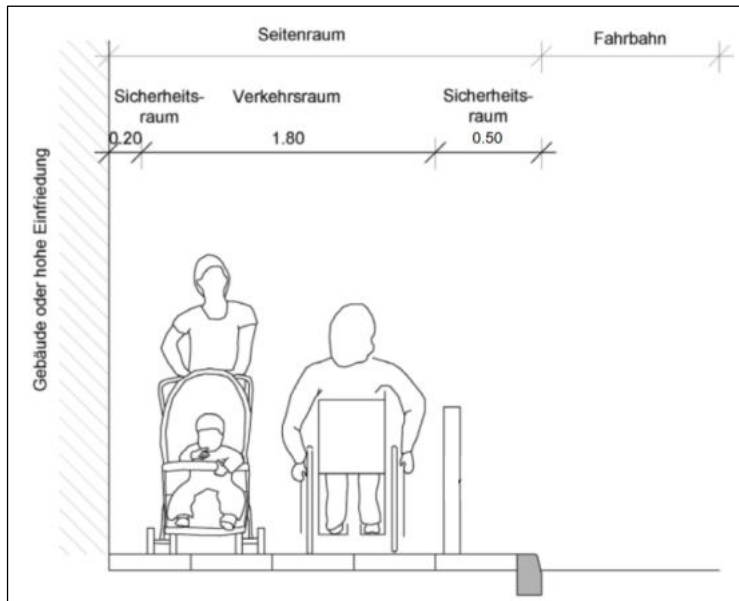


Abbildung 67: Regelbreite eines Gehwegs (Grundlage: [27] mit angepasstem Sicherheitsraum zur Fahrbahn)

In stark frequentierten Bereichen oder in besonderen Situationen sollte die Regelbreite erhöht werden. Die Breitenzuschläge sind immer im Einzelfall zu bestimmen. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße gibt hierzu entsprechende Hinweise.

Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	≥ 2,00 m
Verweilflächen vor Schaufenstern	≥ 1,00 m
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00 m
Grünstreifen mit Bäumen	≥ 2,00 m – 2,50 m
Ruhebänke	≥ 1,00 m
Warteflächen an Haltestellen	≥ 2,50 m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder	
Aufstellwinkel 100 gon	2,00 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m

Abbildung 68: Notwendige Breitenzuschläge für Gehwege [15]

Der Oberfläche Gehwege sollte immer möglichst eben und komfortabel nutzbar sowie ortstypisch sein. Pflaster- oder Plattenbeläge eignen sich besonders, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Ortstypisch ist eine Pflasterung mit rötlichen Betonsteinen unterschiedlichen Abmessungen und Qualitäten, die zukünftig konsequenter umgesetzt werden sollte. Es sei aber auch darauf hingewiesen, dass rötliche Pflasterungen in vielen Gemeinden und Städten für Radwege verwendet werden. Die bauliche Gestaltung von Radwegen ist in Heiligenhafen entsprechend zu berücksichtigen.

Das Material- und Gestaltungshandbuch legt für die unterschiedlichen Bereiche der Innenstadt sowie das Hafenaerial bereits konkrete Vorgaben zur Querschnittsaufteilung sowie zur Oberflächengestaltung fest. Die vorgesehenen Beläge fügen sich gestalterisch harmonisch in das bestehende Stadtbild ein und tragen zu einem einheitlichen, hochwertigen Erscheinungsbild des öffentlichen Raums bei.

Darüber hinaus enthält das Handbuch Beispiele für die Ausgestaltung von Elementen wie Baumscheiben und schlägt die Integration taktiler Leitelemente vor. Diese sollen mit einem deutlichen visuellen Kontrast zu den angrenzenden Bodenbelägen versehen werden, um die Orientierung für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen zu erleichtern. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Barrierefreiheit und zur inklusiven Stadtgestaltung geleistet.



Foto: © SBI GmbH



Foto: © SBI GmbH

Abbildung 69: Ortstypische Pflasterung von Gehwegbereichen (eigene Aufnahmen)

Eine durchgehende, gut sichtbare Beschilderung mit Entfernungsangaben zu den wichtigen (touristischen) Zielen wird empfohlen. An Kreuzungen und Plätzen mit hoher Bedeutung sollten zudem Stadtpläne mit einer Übersicht des Streckennetzes integriert werden, um die Orientierung zu erleichtern.

Verbindungswege verknüpfen die Hauptwege miteinander und schließen Lücken im Netz. Wenngleich diesen eine geringere Verkehrsbedeutung aufweisen, gelten dennoch die grundsätzlich gleichen Anforderungen bezüglich der Breiten und der Oberflächengestaltung. Insofern dient diese Kategorisierung insbesondere der Prioritätenreihung bei notwendigen Aus-, Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen.

Spazierwege sind primär für den Freizeit- und Erholungsverkehr gedacht. Hier steht weniger das schnelle Vorankommen im Vordergrund, sondern vielmehr die Möglichkeit zur Erholung und Freizeitgestaltung. Diese Wege verlaufen oft straßenunabhängig und führen durch Grünanlagen, Parks oder entlang von Gewässern. Die Beschilderung (und die Gestaltung) der Spazierwege sollte sich von den Haupt- und Verbindungswegen abheben, beispielsweise durch Symbole oder eine besondere Farbgebung. Zusätzlich können entlang dieser Wege Outdoor-Sportgeräte, Liegebänke, Kunstwerke oder Spielmöglichkeiten wie Schach- und Tischtennisfelder installiert werden (wie dies im Umfeld des Binnensees bereits umgesetzt ist).

Ergänzend zu punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten bieten speziell eingerichtete Sitz- und Spielrouten eine zusätzliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und eignen sich daher insbesondere in den touristisch geprägten Bereichen sowie im Umfeld von Senioreneinrichtungen. Diese Routen schaffen nicht nur Orte zum Ausruhen und Verweilen, sondern fördern auch das Kommunizieren, Bewegen und Erkunden. Regelmäßige Sitzmöglichkeiten entlang der Gehwege vergrößern zudem den Bewegungsradius von mobilitätseingeschränkten Personen und tragen dazu bei,

dass sie ihre Wege selbstbestimmt gestalten und aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element, um die Barrierefreiheit zu verbessern.

5.2.3.2 Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen

Querungsstellen dienen dem sicheren und komfortablen Überqueren von Straßen. Insbesondere für besonders schutzbedürftige und unerfahrene Verkehrsteilnehmergruppen wie Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen sind Querungsstellen unverzichtbare Bestandteile eines sicheren und durchgängigen Wegenetzes. Durch gezielt angelegte Quermöglichkeiten entlang von Haupt- und Nebenstraßen lassen sich direkte und sichere Wegeverbindungen gewährleisten.

Grundsätzlich ist dabei zwischen Querungsstellen mit und ohne Vorrang für den Fußverkehr zu unterscheiden.



Abbildung 70: Querungshilfen für den Fußverkehr ohne (links) und mit Vorrang (rechts) (eigene Darstellung)

Die Einsatzbereiche für die verschiedenen Querungshilfen werden durch die maßgebenden Regelwerke definiert [15], [26], [28]. Die Entscheidung für eine bestimmte Querungshilfe hängt von der Kfz-Verkehrsstärke (Kfz/h), der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (V_{zul}) sowie der Anzahl der zu erwartenden Fußgängerquerungen pro Stunde ab.

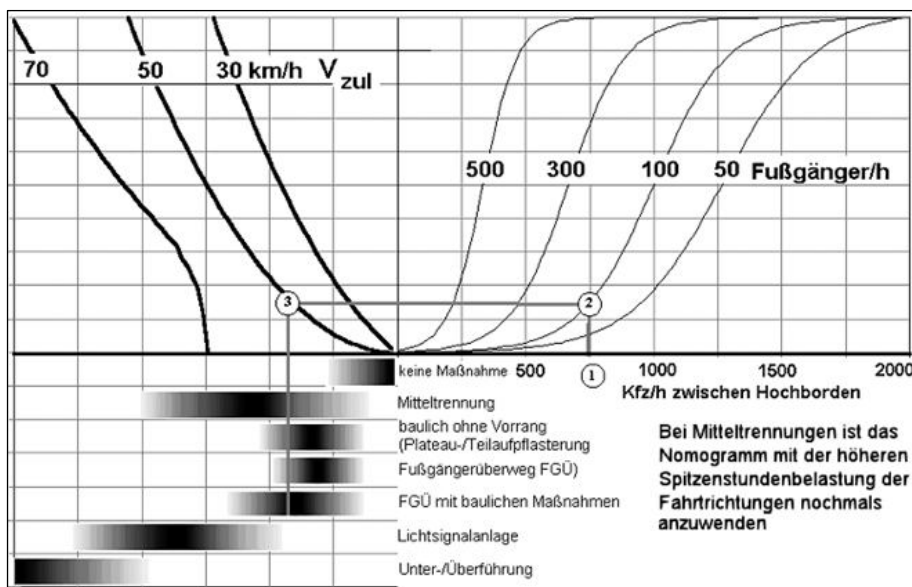


Abbildung 71: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m [15]

Die Richtlinien für Fußgängerüberweg (R-FGÜ) konkretisieren die Einsatzbereiche des Fußgängerüberwegs weiter und differenzieren zwischen möglichen und empfohlenen Einsatzbereichen.

Kfz/h Fg/h	0–200	200–300	300–450	450–600	600–750	über 750
0– 50						
50–100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100–150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Abbildung 72: Einsatzbereiche für Fußgängerüberwege gemäß [28]

Abschnitt 5.2.2 zeigt für die Innenstadt die Bereiche auf, in denen zusätzliche Querungsstellen zu empfehlen sind. Dabei können grundsätzlich alle Querungsstellen, die in Abbildung 70 als Prinzipskizzen dargestellt sind zum Einsatz kommen.

5.2.3.3 Fußgängerfreundliche Kreuzungen

Bei der Planung und Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen ohne und mit Lichtsignalanlagen sind die Belange des Fußverkehrs besonders zu berücksichtigen. Neben guten Sichtverhältnissen und ausreichenden Warteflächen ist insbesondere die barrierefreie Gestaltung der Knotenpunkte von maßgebender Bedeutung.

Insbesondere an Lichtsignalanlagen wurde der Fußverkehr (sowie der Radverkehr) in der Vergangenheit oft gegenüber dem Kfz-Verkehr benachteiligt. Während die Lichtsignalanlagenplanung für den Kfz-Verkehr in der Regel eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet hat, wurde die Qualitätsbewertung für andere Verkehrsteilnehmer oft vernachlässigt und Freigabezeiten für den Fußverkehr berücksichtigt, die nur der sogenannten Mindestfreigabezeit entsprachen. Aufgrund des gesellschaftlichen Bedeutungswandels gewinnt der Fuß- und Radverkehr zunehmend auch bei der Qualitätsbewertung an Lichtsignalanlagen an Bedeutung. Inzwischen schlagen die Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimazielen E-Klima [29] vor, den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) gegenüber dem Kfz-Verkehr zu bevorzugen. Während für den Kfz-Verkehr auch eine mangelhafte oder ungenügende Verkehrsqualität unter bestimmten Voraussetzungen ausreichen kann (Schulnoten 5 oder 6), werden für den Fuß- und Radverkehr mindestens eine befriedigende (Schulnote 3) und für den öffentlichen Verkehr mindestens eine gute Verkehrsqualität (Schulnote 2) empfohlen.

Die Stadt Heiligenhafen kann als Straßenbaulastträger die maßgebenden Verkehrsqualitäten im eigenen Zuständigkeitsbereich vorgeben und sollte auch bei den Verkehrsanlagen anderer Straßenbaulastträger auf eine angemessene Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs hinwirken.

5.2.3.4 Möblierung und Wegweisung

Die Möblierung von Gehwegen erfüllt verschiedene Zwecke: Sie steigert die Attraktivität der Nutzung, unterstützt die Instandhaltung und Pflege und kann durch gezielte Maßnahmen die Sicherheit der Gehwegbenutzer erhöhen. Der folgende Abschnitt beschreibt verschiedene Möblierungselemente sowie gestalterische Empfehlungen, um Gehwege sicherer, komfortabler und ansprechender zu gestalten.

Eine gut durchdachte Beleuchtung ist ein wesentlicher Faktor zur Erhöhung der Sicherheit auf Gehwegen. Beleuchtete Gehwege ermöglichen es den Nutzern, den Weg vor sich besser wahrzunehmen und bieten zugleich soziale Sicherheit, da Aktivitäten auf dem Gehweg auch von Menschen in Häusern beobachtet werden können. Haupt- und Verbindungswege sollten daher immer beleuchtet sein. Für Spazier- oder Freizeitverbindungen ist ebenfalls eine entsprechende Beleuchtung zu empfehlen.

Eine einheitliche und zweckorientierte Kennzeichnung der Gehwege unterstützt die Orientierung und erleichtert es den Nutzern den richtigen Weg zu finden. Farben und Piktogramme können zur Unterscheidung verschiedener Wegezwecke dienen. Da Farben allein nicht immer eindeutig sind, sollten zumindest teilweise auch Symbole verwendet werden.

Zur Unterstützung der Kennzeichnung empfiehlt es sich, Entfernungen zu wichtigen Zielen auf den Beschilderungen anzugeben. Stadtpläne an zentralen Plätzen und Kreuzungen mit einer Übersicht des Fußwegenetzes bieten ebenfalls hilfreiche Orientierung für Fußgänger.

Weitere Möblierungselemente erhöhen den Komfort und die Aufenthaltsqualität auf Gehwegen. Die folgenden Elemente sollten in die Gestaltung einbezogen werden:

- Bänke (ggf. auch Liegebänke – am Binnensee bereits vorhanden) in angemessenen Abständen,
- Abfallbehälter mindestens an allen Sitzmöglichkeiten,
- Öffentliche Sanitäranlagen in zentralen und hoch frequentierten Bereichen,
- Trinkwasserspender ggf. nur in den Sommermonaten.

In Bereichen, die überwiegend von Fußgängern genutzt werden oder in einem besonderen städtebaulichen Umfeld liegen, sollte auch die Oberflächen ansprechend gestaltet werden. Pflaster- und insbesondere Plattenbeläge eignen sich besonders gut. Dabei sollten folgende Punkte beachtet werden:

- Einheitliches Erscheinungsbild: Die Verwendung weniger Pflastertypen schafft ein harmonisches Gesamtbild. Unterschiedliche Pflasterarten können genutzt werden, um die Verkehrsbedeutung des Straßenraums (z.B. Fußgängerzone, verkehrsberuhigter Bereich) hervorzuheben.
- Barrierefreiheit: Die Oberflächen müssen auch für mobilitätseingeschränkte Personen sicher nutzbar sein, was ebene Oberflächen und schmale Fugen erfordert. Gegebenenfalls ist in besonderen (z.B. denkmalschutzrelevanten) Bereichen der Einsatz von geschnittenem (bzw. geschliffenem, gesägtem oder geköpftem) Natursteinpflaster, mit einer weitgehend ebenen Oberfläche zu empfehlen.
- Kosten und Pflegeleichtigkeit: Materialien wie Betonsteine mit Natursteinverblendung oder gefärbtes Betonsteinpflaster bieten eine vergleichsweise kostengünstige und pflegeleichte Lösung, wobei insbesondere bei gefärbten Betonsteinen eine ausreichende Dauerhaftigkeit der Einfärbung gewährleistet sein muss.

Auch für die Ausstattung der Gehwegbereiche enthält das Material- und Gestaltungshandbuch konkrete Vorschläge, die auf die jeweiligen städtebaulichen Teilbereiche abgestimmt sind. Vorgesehen sind unter anderem Sitzbänke, Fahrradbügel, Straßenbeleuchtung, Abfallbehälter, Pflanzkübel, Absperrpfosten sowie einheitliche Beschilderungselemente. Ergänzend werden Konzepte zur Baumbepflanzung vorgestellt, die sowohl zur Aufenthaltsqualität als auch zur ökologischen Vielfalt beitragen sollen.



Foto: © SBI GmbH

Abbildung 73: Beispiel – Pflaster mit geschnittener Oberfläche im Fahrbahnbereich (eigene Aufnahme)

5.2.3.5 Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraums ist ein wesentlicher Bestandteil einer inklusiven Stadt- und Verkehrsplanung. Besonders in Bereichen, die stark von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden, wie Krankenhäuser, Seniorenheime, Kirchen und Zuwege zu Haltestellen, ist Barrierefreiheit unverzichtbar. Barrierefreie Maßnahmen kommen jedoch nicht nur Menschen mit Einschränkungen zugute, sondern bieten allen Fußgängern mehr Komfort und Sicherheit.

Im Rahmen von Um- und Neubauten sollten alle Straßenräume an die aktuellen Standards der Barrierefreiheit angepasst werden. Die DIN 18040-3 definiert dabei wichtige Kriterien [30], darunter das „Zwei-Sinne-Prinzip“ (visuelle und taktile Orientierung), Anforderungen an die Oberflächengestaltung, zulässige Längs- und Querneigungen sowie Kontraste und Beleuchtung.

Für die nachträgliche Herstellung von Barrierefreiheit empfiehlt sich ein umfassendes Maßnahmenprogramm. Insbesondere in der Innenstadt, in den sonstigen touristisch geprägten Bereichen und im Umfeld besonderer Einrichtungen sollte der öffentliche Raum möglichst barrierefrei oder zumindest barrierearm gestaltet sein. Besondere Aufmerksamkeit gilt hierbei der Herstellung von Querungsstellen, Mittelseln, Einmündungen und Kreuzungen sowie den Bushaltestellen (vgl. Abschnitt 4.1).

Ein häufiges Problem bei Querungen ist der Konflikt zwischen den Bedürfnissen von sehbehinderten Menschen, die taktile Kanten zur Orientierung benötigen, und Rollstuhlfahrern, die niveaugleiche Übergänge bevorzugen. Eine Lösung bietet das System der sogenannten differenzierten Bordhöhen:

- Ein Bereich der Querung wird niveaugleich abgesenkt, um Rollstuhlfahrern und anderen mobilitätseingeschränkten Personen einen komfortablen Übergang zu ermöglichen.

- Daneben wird ein Bereich mit einer taktilen Kante angehoben, um eine Orientierungshilfe für sehbehinderte Personen (tastbare Kante) zu schaffen.
- Kontraste und klare Markierungen verstärken die visuelle und taktile Erkennbarkeit.
- Berücksichtigung der sogenannten inneren Leitlinie zur Gewährleistung einer sicheren Führung insbesondere mit Langstock

Die Barrierefreiheit nimmt im Material- und Gestaltungshandbuch einen hohen Stellenwert ein. Ergänzend zu den zuvor genannten Gestaltungselementen werden Maßnahmen aufgezeigt, die dazu beitragen sollen, potenzielle Hindernisse oder Begrenzungen im öffentlichen Raum frühzeitig erkennbar zu machen und möglichst zu vermeiden.

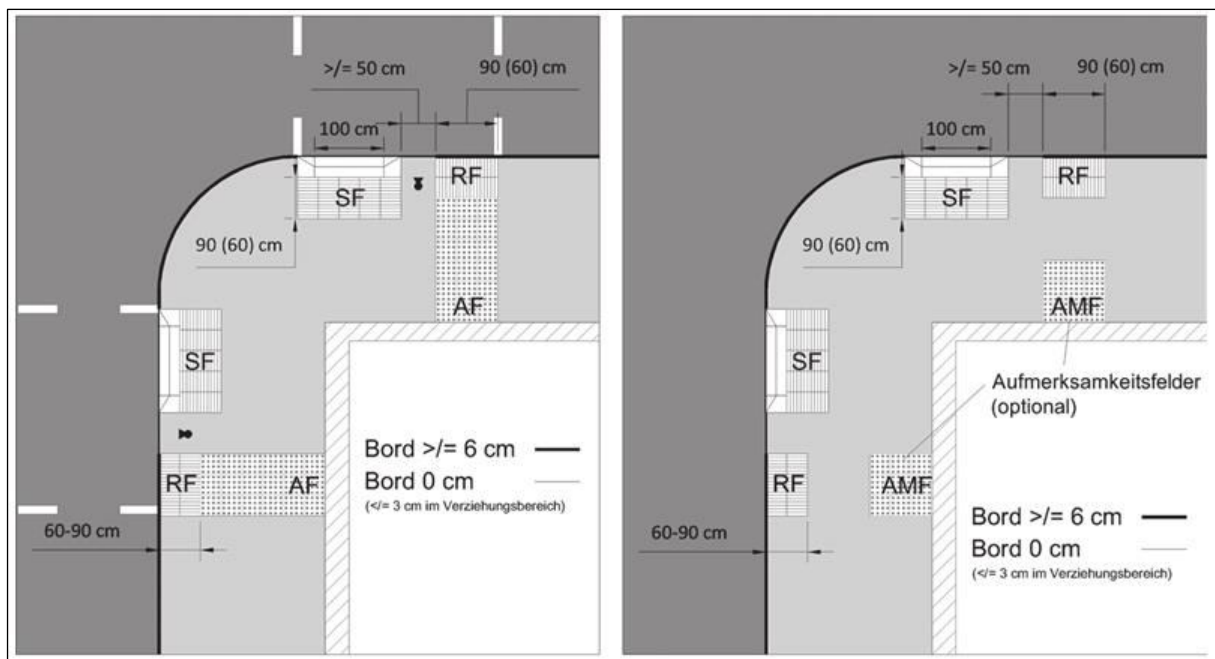


Abbildung 74: Barrierefreie Ausstattungsschemata von Querungsstellen (Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren) [31]



Abbildung 75: Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen

5.2.3.6 Unterhaltung und Pflege

Die Funktionalität und Sicherheit von Fußwegen hängen von einer regelmäßigen Wartung ab. Dazu gehört die bauliche Kontrolle, um Unebenheiten und Stolperstellen frühzeitig zu erkennen und Unfälle zu vermeiden. Eine regelmäßige Reinigung sorgt dafür, dass Laub, Müll und Schmutz entfernt werden. Das Zurückschneiden der Pflanzen entlang der Gehwege gewährleistet die Nutzung der Gehwege auch innerhalb der Vegetationsperiode in gesamter Breite.

Im Winter ist eine zeitnahe Entfernung von Schnee und Eis erforderlich, um die Gehwege auch in der kalten Jahreszeit sicher und begehbar zu halten. Dies gilt für alle Haupt- und Verbindungswege. Bei Spazier- oder Freizeitwegen ist gegebenenfalls eine Einzelfallentscheidung zum Schneeräumen erforderlich.

Zur Unterstützung der Unterhaltung und insbesondere zur frühzeitigen Erkennung und Beseitigung von Gehwegschäden bietet sich der Einsatz eines digitalen Meldeportals an. Ein positives Beispiel hierfür ist die bereits genutzte App „Munipolis“, die sich als zentrale Kommunikationsplattform bewährt hat. Neben wichtigen Informationen und Warnungen zur Stadt Heiligenhafen ermöglicht sie Bürgern auch die Teilnahme an Umfragen sowie die Meldung von Gefahrenstellen und infrastrukturellen Mängeln. Durch die digitale Erfassung und schnelle Bearbeitung können notwendige Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden. Ein solcher Ansatz stellt eine effektive Möglichkeit dar, die Instandhaltung der Verkehrswege bürgernah und effizient zu gestalten.

5.2.4 Konkretisierung und Einzelmaßnahmen

In den bestehenden Konzepten zur verkehrlichen Innenstadtuntersuchung, der vorbereitenden Analyse der Innenstadt und der städtebaulichen Rahmenplanung wurden bereits zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen, die sich auf die Verbesserung des Fußverkehrs, die Attraktivierung der Wege sowie die Durchlässigkeit der Innenstadt und die Verbindung zum Hafen konzentrieren.

Das Mobilitätskonzept schlägt daher für den Innenstadtbereich keine weiteren/zusätzlichen Maßnahmen vor. Abbildung 66 zeigt jedoch ein abgestuftes Wegenetz auch für den Innenstadtbereich und den Binnensee mit Haupt- und Verbindungswegen sowie mit Spazierwegen. Der Baukasten zeigt zudem beispielhaft die Ausstattungselemente dieser Wegekategorien.

Für die Erweiterung und den Ausbau der Fußgängerinfrastruktur werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Lauritz-Maßmann-Straße → Verbreiterung der Gehwege durch Wegnahme der straßenbegleitenden Parkstände,
- Am Strande → Erweiterung bzw. Ergänzung des Gehwegs an der nördlichen Straßenseite
- Hafenstraße → Verbreiterung des Gehwegs an der nördlichen Straßenseite und Ergänzung eines straßenbegleitenden Gehwegs am Parkplatz,
- Sundweg → Verbreiterung des Gehwegs und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit sowie Erweiterung des Gehwegs auf der nördlichen Straßenseite soweit im Rahmen der derzeitigen Flächenverfügbarkeit möglich und Entwicklung eines Konzepts zum Erwerb zusätzlicher Flächen für einen Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur,
- Lütjenburger Weg → Verbreiterung der Gehwege durch Wegnahme der straßenbegleitenden Parkstände insbesondere im Grundschulbereich und
- Friedrich-Ebert-Straße → Verbreiterung der Gehwege und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (ggf. unter Reduzierung des straßenbegleitenden Parkens).

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen (sowie im Einzelfall auch im Nebenstraßennetz) wurden Standorte für zusätzliche Querungshilfen identifiziert:

- Graswarderweg → Verbindung zwischen Jachthafenpromenade und Seebrücke,
- Steinwarder → im Bereich der Bushaltestelle Seebrückenpromenade,
- Am Strande → im Bereich von Rewe,
- (Friedrich-Ebert-Straße → im Bereich der Kita, der Grundschule und des Stadtparks; innerhalb von Tempo-30-Zonen in der Regel jedoch entbehrlich)
- Lütjenburger Weg → im Bereich der Grundschule,
- Dazendorfer Weg → am Ende des Geh- und Radwegs und zum Neubaugebiet an der Zufahrt Kiebitzberg,
- Sundweg / Theodor-Storm-Straße / Möwenstraße,
- Kreuzung Eichholzweg / Am Strande / Lauritz-Maßmann-Straße,
- Kreisverkehr am Wilhelmsplatz und
- Bergstraße / Rubinstraße / Höhenweg (Bereits in Planung).

Durch die beschriebenen Maßnahmen soll ein attraktives und bedarfsgerechtes Fußwegenetz geschaffen werden, dass sowohl Bewohner als auch die Gäste Heiligenhafens motiviert, vermehrt zu Fuß zu gehen.

5.3 Radverkehr

5.3.1 Netzkonzeption

Die Schaffung eines effektiven Radverkehrsnetzes ist ein zentraler Bestandteil zur Förderung des Radverkehrs in Heiligenhafen. Ein gut geplantes Netz umfasst Haupt- und Nebenrouten, die strategisch entwickelt werden, um Sicherheit, Effizienz und Komfort für alle Radfahrer zu gewährleisten.

Die Anforderungen an das Radverkehrsnetz leiten sich aus den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen und Fahrtzwecke ab. Grundsätzlich wird zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden. Alltagsradfahrer (z.B. Pendler und Schüler) erwarten eine schnelle und direkte Erreichbarkeit ihrer Ziele. Dies wird durch direkte und kreuzungsarme Wegeführungen, eine zügige Befahrbarkeit der Strecken und kurze Wartezeiten an Knotenpunkten erreicht. Freizeitradverkehr sowie Touristen suchen hingegen attraktive Wege mit landschaftlichem oder städtebaulichem Reiz.

Für alle Nutzergruppen ist eine verkehrssichere und möglichst störungsfreie Verkehrsführung von maßgebender Bedeutung. In verkehrsarmen Bereichen können Rad- und Kfz-Verkehr sowie gegebenenfalls auch der Fuß- und der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. In stark frequentierten Abschnitten sowie in Abschnitten mit hohen Geschwindigkeitsunterschieden (z.B. auch in Gefälle oder Steigungsstrecken) ist eine Trennung des Radverkehrs von anderen Verkehrsteilnehmern in der Regel erforderlich, um Konflikte zu vermeiden. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Sicherheit von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen. Die zunehmende Verbreitung von Pedelets stellt zusätzliche Anforderungen, da die Fahrgeschwindigkeiten steigen und auch weniger geübte Fahrer hohe Geschwindigkeiten erreichen (können). Nicht zuletzt führt auch der zunehmende Anteil von Lastenfahrrädern oder Fahrrädern mit Anhängern (bzw. von Packtaschen) zu steigenden Anforderungen an die Breite der Radverkehrsanlagen und der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Neue Straßenverbindungen sollten immer mit einer angemessenen Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet werden, was dann gegebenenfalls bereits bei der Bauleitplanung und der Ausweisung der erforderlichen Straßenverkehrsflächen zu berücksichtigen ist. An bestehenden Straßen ist eine (zusätzliche) Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen des Radverkehrs nicht ohne Weiteres möglich. Hier sind oft zusätzliche Flächen erforderlich oder die vorhandenen Flächen müssen unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen neu aufgeteilt werden. Nicht zuletzt muss dabei auch die Verlagerung oder der Verzicht auf verkehrliche Nutzungen diskutiert werden (z.B. in Bezug auf den ruhenden Kfz-Verkehr).

Um die unterschiedlichen Anforderungen von Alltags- und Freizeitverkehr zu berücksichtigen, wird das Radverkehrsnetz in ein Haupt- und Nebennetz für den Alltagsverkehr und Freizeitnetz (inkl. dem Nebennetz) gegliedert. Abbildung 76 (bzw. Anlage 18) zeigt das Zielnetz für den Radverkehr. Es berücksichtigt drei Hauptrouten, die in Ost-West-Richtung verlaufen. Neben einer zentralen Achse werden jeweils eine nördliche und eine südliche Route am Stadtrand vorgeschlagen. Die maßgebenden Ost-West-Routen werden durch insgesamt fünf Nord-Süd-Routen verbunden. Dabei wurden die Hauptverkehrsstraßen weitgehend „umfahren“. Lediglich für die Bergstraße (sofern als Hauptroute des Radverkehrs erforderlich) und den östlichen Sundweg sind derzeit keine bzw. nur eingeschränkte Alternativen zur Abwicklung der Radverkehre vorhanden.

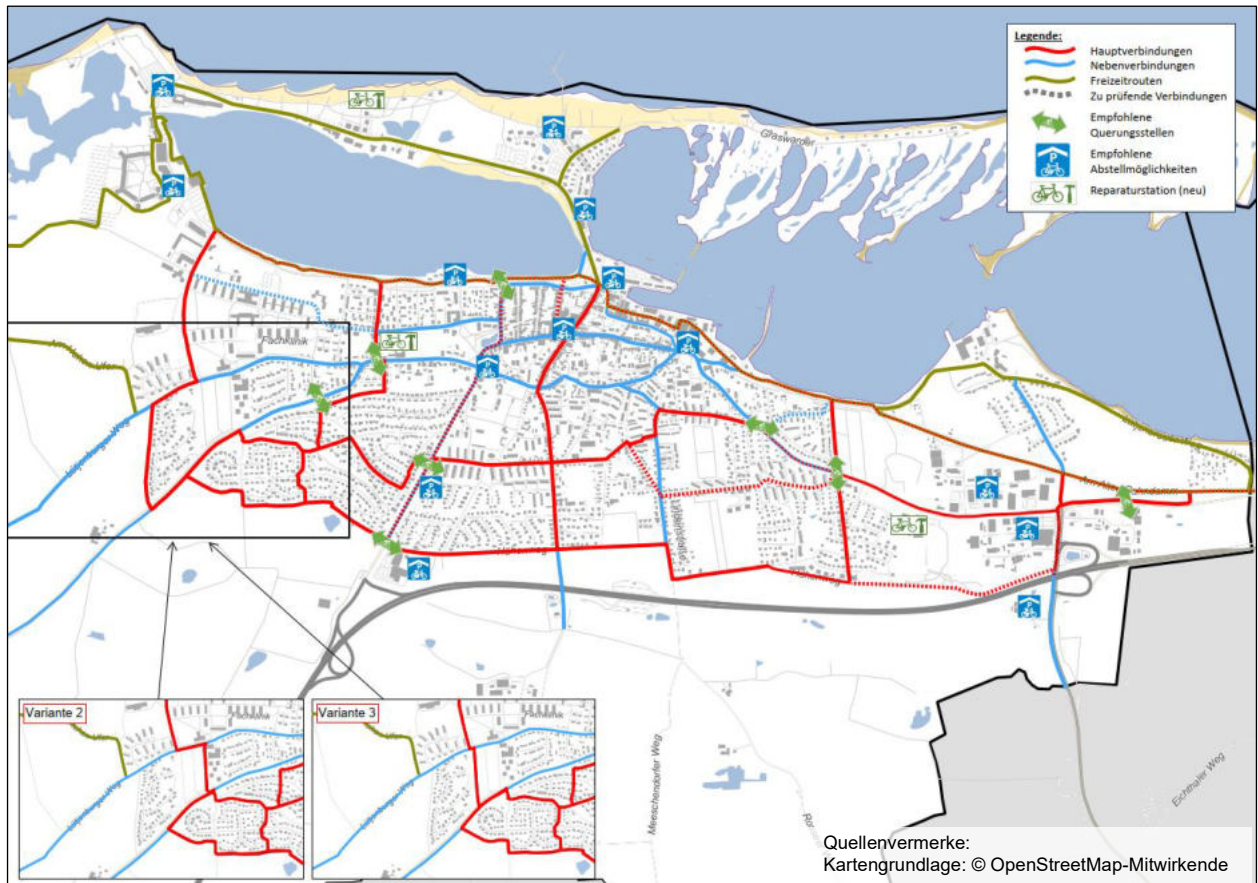


Abbildung 76: Radverkehrsnetz Haupt- und Nebenverbindungen sowie Freizeitroutes mit Angaben zu fehlenden Querungsstellen und Potentialflächen für Abstellanlagen (eigene Darstellung)

Die Haupttrouten dienen als Rückgrat des Radverkehrsnetzes und verbinden wichtige Ziele. Nebenrouten ergänzen die Haupttrouten und verbinden Wohngebiete mit den Hauptverbindungen sowie gegebenenfalls auch die Hauptverbindungen miteinander. Sie verlaufen oft durch ruhigere (Erschließungs-) Straßen und Grünflächen und bieten eine sichere und durchgängige Fahrt, besonders für den täglichen Pendelverkehr und Familien sowie weniger geübte Radfahrer. Das Freizeitnetz ist eher auf touristische Verkehre ausgerichtet und nutzt daher vorzugsweise Routen entlang der Ostsee bzw. entlang des Binnensees.

Neben der Ausweisung von Haupt-, Neben- und Freizeitroutes enthält das geplante Radverkehrsnetz auch Vorschläge für neue Querungsstellen, die insbesondere an verkehrsreichen Straßen eine sichere, komfortable und effiziente Abwicklung des Radverkehrs gewährleisten sollen. Diese Querungshilfen sind an den Hauptverkehrsstraßen Bergstraße, Sundweg, Lütjenburger Weg und Dazendorfer Weg vorgesehen – Bereiche, in denen entsprechende Maßnahmen im bestehenden Netz bislang fehlen.

Darüber hinaus ist die Anbindung an das östlich des Klosterfor Wegs gelegene Gewerbegebiet zu überprüfen, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Erweiterung dieser Flächen bzw. der Erschließung weitere Flächen in diesem Bereich. An der Kreuzung Sundweg / Ortmühlenweg / Klosterfor Weg ist die derzeitige Radwegführung auf ihre Funktionalität verbessern und verständlicher zu gestalten. Auch die Führung des Radverkehrs entlang des Sundwegs sollte im Kontext einer potenziellen Erweiterung des Gewerbegebiets betrachtet werden, um eine durchgängige, sichere Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Ergänzend wurden im Rahmen der Netzplanung auch Standorte für Radabstellanlagen vorgeschlagen. Diese konzentrieren sich auf zentrale innerstädtische Lagen, auf touristisch relevante Orte, Nahversorgungsstandorte und das Gewerbegebiet. Zur Förderung einer flexiblen Radnutzung sollen weitere Abstellanlagen mit einem grundlegenden Werkzeugsortiment ausgestattet werden. Zusätzlich ist die Errichtung von zwei Fahrradreparaturstationen im Bereich der örtlichen Schulen zu empfehlen.

Die Möglichkeit zur Integration von Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs sollte an ausgewählten Standorten ebenfalls geprüft werden, um dem wachsenden Bedarf an elektrischer Unterstützung im Radverkehr gerecht zu werden und die Attraktivität dieser Mobilitätsform weiter zu steigern.

Die detaillierte, straßenräumliche Konkretisierung der Radverkehrsführung und die geometrische Planung sollte im Rahmen eines Aktionsplans Radverkehr in kleinteiligen Planungen erfolgen. Diese sollten in enger Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern von Heiligenhafen sowie unter Einbindung der interessierten Öffentlichkeit stattfinden.

Zusammen mit der Festlegung von Haupt- und Nebenrouten sowie des Freizeitnetzes sollten klare städtische Standards für den Neu- und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur definiert werden. Der Baukasten Radverkehr im folgenden Abschnitt bietet hierbei Empfehlungen und Orientierungshilfen für die Radverkehrsplanung und stellt mögliche Lösungen vor.

5.3.2 Baukasten Radverkehr

5.3.2.1 Formen der Radverkehrsführung im Längsverkehr

Die Führung des Radverkehrs im Längsverkehr kann in straßenbegleitende und straßenunabhängige Varianten unterteilt werden. Beide Führungsarten eignen sich grundsätzlich sowohl für Haupt- und Nebenrouten als auch für den Freizeitverkehr. Von höherer Bedeutung ist hingegen die Notwendigkeit der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr und oder dem Fußverkehr.

Straßenbegleitende Führung des Radverkehrs

Im straßenbegleitenden Radverkehr kommen fünf verschiedene Führungsformen zum Einsatz, deren Auswahl von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Verkehrsstärke und dem Schwerverkehrsanteil abhängt. Abbildung 77 zeigt die empfohlenen Radverkehrsführungen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010 [17] und deren Anwendungsbereiche. Für den Radfahrstreifen gilt jedoch, dass Breiten unterhalb von 2,0 m (zuzüglich Markierung) nicht mehr angewendet werden sollen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die Systematisierung an dieser Stelle vorrangig auf die „Stärke“ der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bezieht. Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ist hier eigentlich auch dem Mischungsprinzip (mit dem Fußverkehr) zuzuordnen.

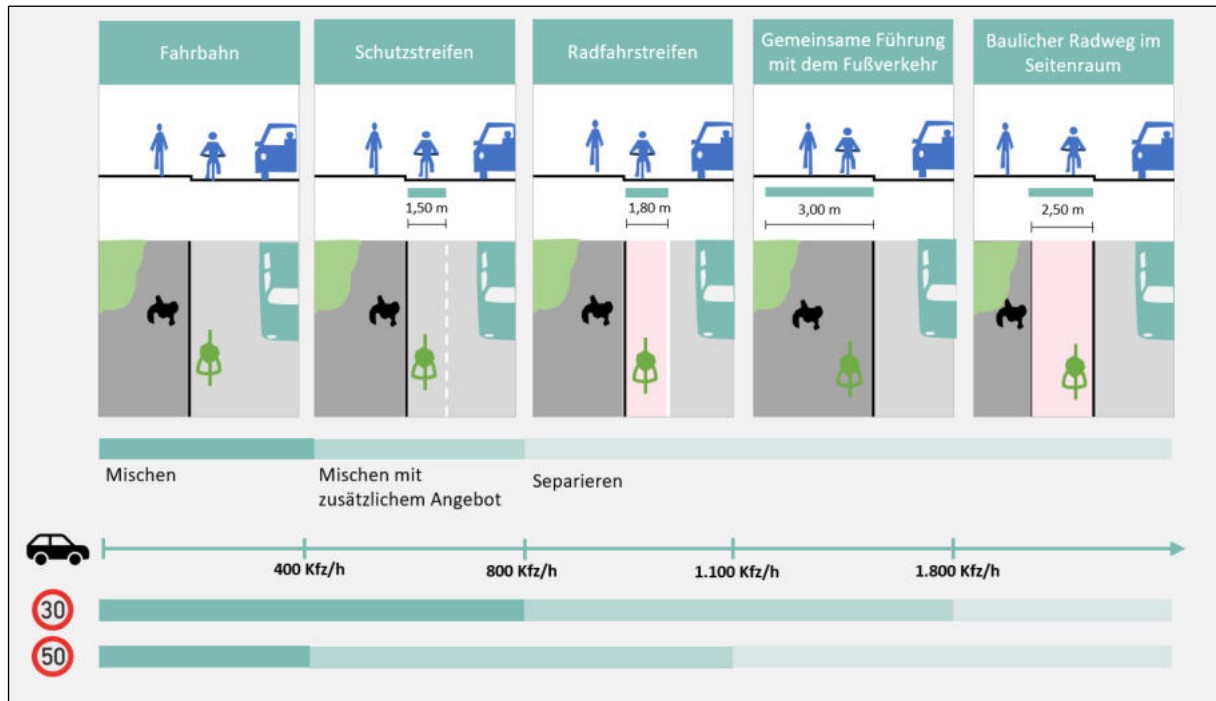


Abbildung 77: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 2010 (eigene Darstellung)

An Hauptverkehrsstraßen sind abhängig von der Verkehrsstärke, den Schwerverkehrsaufkommen, den zulässigen Geschwindigkeiten und der vorhandenen Fahrbahnbreite in der Regel Radverkehrsanlagen nach dem Separationsprinzip erforderlich (ggf. inkl. der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr). Hierfür eignen sich die fahrbahnnahe Führung auf Radwegen oder Radfahrstreifen mit/ohne Protektionselementen. Im Nebenstraßennetz, insbesondere in Tempo-30-Zonen, wird der Radverkehr meist im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig.

Auf Haupttrouten des Radverkehrs sollte geprüft werden, ob Fahrradstraßen sinnvoll und umsetzbar sind. Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr sind grundsätzlich so anzuordnen, dass ein ausreichender seitlicher Abstand zum Radverkehr besteht, um die Gefahr von Dooring-Unfällen zu reduzieren.

Exkurs: Fahrradstraße und Fahrradzonen

Fahrradstraßen sind Verkehrsanlagen, die ausschließlich für den Radverkehr vorgesehen sind und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h haben. Sie fördern den Radverkehr. Radfahrer haben hier Vorrang, während motorisierte Fahrzeuge nicht zugelassen sind. Motorisierter Verkehr kann jedoch zugelassen werden (z.B. mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“ oder „Kfz frei“) und muss dann besondere Rücksicht auf den Radverkehr nehmen (vgl. StVO §45).

Die gemeinsame Führung zusammen mit dem Fußverkehr im Seitenraum ist nur bei geringen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie bei einer ausreichenden Breite der Seitenräume möglich. Die folgende Tabelle zeigt die erforderlichen Breiten für die gemeinsame Führung abhängig von der Verkehrsstärke. Dabei soll der Radverkehrsanteil ein Drittel nicht überschreiten. Zudem zeigen aktuelle Untersuchungen, dass diese Werte eher die obere Grenze der Verträglichkeit anzeigen. Dies gilt insbesondere dann, wenn zusätzlich in besonderem Maße mit Menschen mit Einschränkungen (insbesondere Gehörlosen) zu rechnen ist.

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde*)	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m – 3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m – 4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m

Abbildung 78: Grenzwerte für die gemeinsame Nutzung der Seitenräume durch den Fuß- und Radverkehr gemäß [15] (* ... Radverkehrsanteil ≤ ⅓)

Diese Werte gelten aus gutachterlicher Sicht grundsätzlich für die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs unabhängig von der konkreten verkehrsrechtlichen Umsetzung und somit sowohl für gemeinsame Geh- und Radwege (Verkehrszeichen 240), die Regelung Gehweg – Radverkehr frei sowie für straßenunabhängige Fuß- und Radverkehrsverbindungen.

Beim Wechsel der Führungsform vom Radweg auf die Fahrbahn sind besondere Maßnahmen für eine sichere Ableitung des Radverkehrs erforderlich (vgl. Abbildung 79).

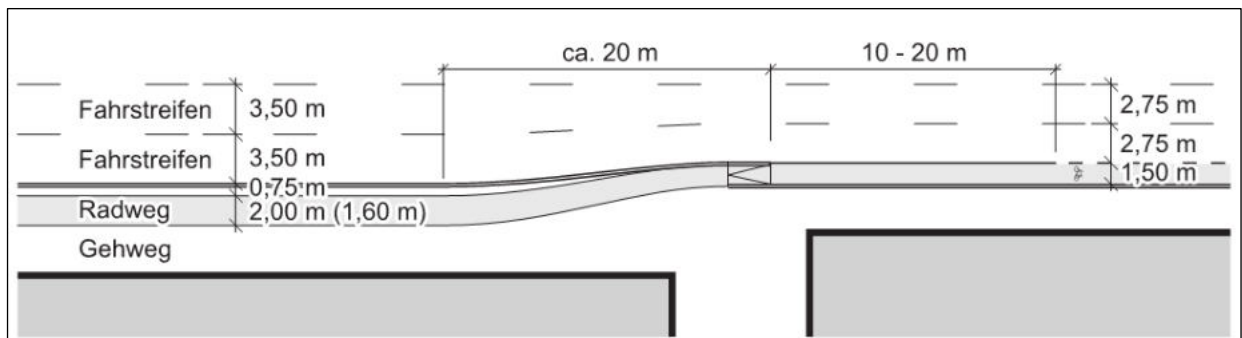


Abbildung 79: Beispiele zur Einfädelung des Radverkehrs in den Mischverkehr [17]

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung kann den Radverkehr fördern, da so direktere Verbindungen geschaffen werden können. Jedoch müssen die Einbahnstraßen besondere Anforderungen für eine sichere Abwicklung der Verkehre erfüllen. Insbesondere die tatsächliche Fahrbahnbreite ist bei der Bewertung der Öffnung einer Einbahnstraße zu bewerten. Zudem muss die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt sein und die Verkehrsführung übersichtlich sein. Gemäß den RAST muss die Fahrbahnbreite mindestens 3,0 m (bei ausreichenden Begegnungsstellen) bzw. 3,5 m betragen [15]. Bei stärkerem Lkw-Verkehr oder bei Linienbusverkehr müssen jedoch mehr als 3,5 m vorhanden sein. Für den Begegnungsfall Pkw/Rad sehen die RAST jedoch bereits eine Breite von mindestens 3,8 m und bei der Begegnung von Lkw/Rad eine Breite von mindestens 4,7 m. Bei schmalen Breiten ist stets ein Ausweichen oder ein Mitbenutzen der Sicherheitsräume zwischen den Verkehrsteilnehmern erforderlich. Sofern Einbahnstraßen mit einer Breite freigegeben werden, die eine sichere Begegnung mit dem Radverkehr nicht gewährleisten, ist immer eine Interaktion zwischen den Beteiligten erforderlich. Dieses Begegnen wird in der Straßenverkehrs-Ordnung jedoch nur an Engstellen geregelt, wo derjenige wartepflichtig ist, der das Hindernis auf seiner Seite hat (§6 StVO). Insofern gilt nach vorliegendem Kenntnisstand bei der Begegnung von Radfahrern und Kraftfahrzeugen in Einbahnstraßen immer §1 der StVO „Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“.

Straßenunabhängige Führung des Radverkehrs:

Straßenunabhängige Radwege sollten möglichst eine Breite von 3,0 m (mindestens 2,5 m) haben, Gehwege mindestens 2,0 m (besser 2,5 m). Dadurch ergibt sich eine Mindestbreite von 5,0 m für getrennte selbständig geführte Geh- und Radwege. Grundsätzlich ist eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs vorzuziehen. Bei Nebenrouten kann jedoch auch eine Führung im Mischverkehr möglich sein, wenn die Grenzwerte der gemeinsamen Führung nicht überschritten werden.

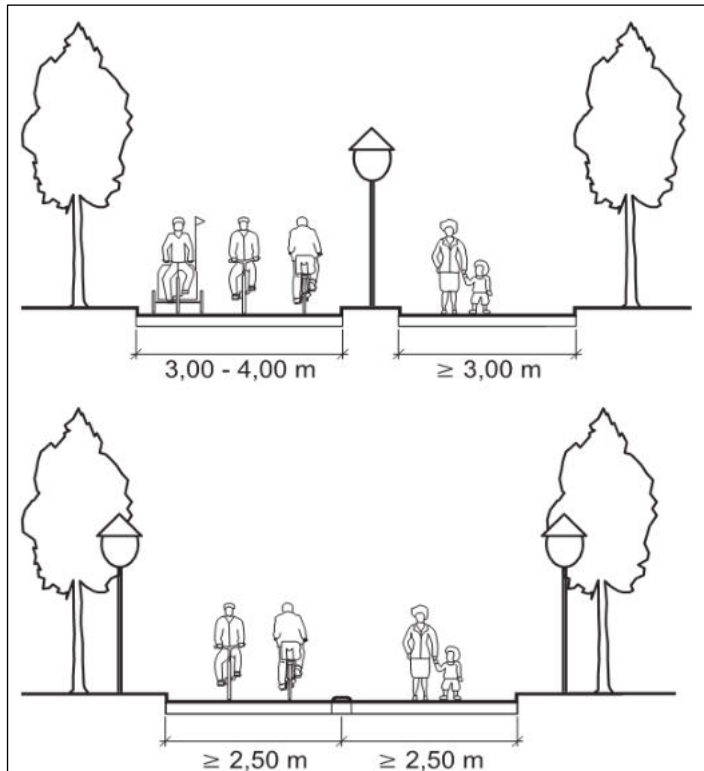


Abbildung 80: Beispiele für selbständig geführte Geh- und Radwege [17]

Im Gegensatz zur straßenbegleitenden Führung des Radverkehrs weist die selbständige Führung des (Fuß- und) Radverkehrs spezifische Nachteile auf. Insbesondere die soziale Sicherheit bzw. die soziale Kontrolle kann fehlen (fehlende Einsicht Dritter). Zudem findet Schüler- und Pendlerverkehr im Winterhalbjahr teilweise bei Dunkelheit statt, sodass einerseits eine adäquate Beleuchtung und ein ausreichender Winterdienst erforderlich sind. Dies ist bei Hauptrouten unverzichtbar. Bei Nebenrouten muss in Einzelfall und in Abhängigkeit von den zu erwartenden Nutzergruppen über Beleuchtung und Winterdienst entschieden werden.

Oberflächenbeschaffenheit

Für die Oberflächengestaltung von Radverkehrsanlagen eignen sich insbesondere ebene Oberflächen wie Asphalt oder Plattenbeläge. Insbesondere sollten Befestigungen mit gefasten Steinen vermieden werden. Darüber hinaus sollen durchlaufende Längsfugen vermieden werden. Abhängig von der Reifenbreite kann hier ein „Schieneneffekt“ entstehen und zu Stürzen führen.

Eine Querneigung von mindestens 2,5 % ist auch bei Radwegen erforderlich, um den Wasserabfluss sicherzustellen. Bei unebenen Wegen sollte die Neigung 3,0 % oder mehr betragen (jedoch maximal 4,0 %).

5.3.2.2 Querverkehr

Beim Kreuzen von Hauptrouten des Radverkehrs mit Hauptverkehrsstraßen sind Maßnahmen erforderlich, die eine sichere und komfortable Überquerung gewährleisten. Für diese Querungen eignen sich Lichtsignalanlagen und/oder Mittelinseln. Furten an Mittelinseln sollten eine Breite von mindestens 2,0 m pro Richtung aufweisen und die Mittelinsel selbst sollte eine Breite von 2,5 m nicht unterschreiten; eine Breite von 3,0 m ist zu empfehlen. Insbesondere im Zuge von Schulwegen sollen Mittelinseln mit einer Breite von weniger als 2,5 m vermieden werden. Für Nebenrouten empfiehlt sich eine individuelle Prüfung, wobei auch hier Mittelinseln mit den gleichen Breitenanforderungen empfehlenswert sind, um die Querung sicher zu gestalten.



Abbildung 81: Querungsstellen ohne Vorrang im Hauptverkehrsnetz [Quelle: <https://www.mapillary.com> by Veloroute.Hamburg]

Wenn Hauptrouten des Radverkehrs eine Nebenstraße oder eine Straße in einer Tempo-30-Zone kreuzen, sollte der Radverkehr bevorrechtigt geführt werden. Eine entsprechende Gestaltung der Querungsstellen ist notwendig, um die Sicherheit zu gewährleisten. Dazu eignen sich durchlaufende, abgesenkte Bordsteine entlang der Radverkehrsführung. Auch bei Querungen mit Nebenrouten ist eine Einzelfallprüfung empfehlenswert, wobei eine bevorrechtigte Führung des Radverkehrs angestrebt werden sollte. In jedem Fall müssen ausreichende Sichtverhältnisse (Sichtdreiecke) zwischen Kfz- und Radverkehr sichergestellt werden.



Abbildung 82: Querungsstellen ohne Vorrang für den Radverkehr



Abbildung 83: Bevorrechtigte Querung einer Radverkehrsroute im Nebenstraßennetz links: Lageplankonzept [27]; rechts: nach Umsetzung der Planung (eigene Aufnahme)

5.3.2.3 Gestaltung von Kreuzung und Einmündungen

Der Radverkehr sollte an Einmündungen und Kreuzungen möglichst fahrbahnnah geführt werden, damit Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bleiben. An lichtsignalgeregelten Kreuzungen sollte Radfahrenden grundsätzlich die Möglichkeit zum direkten und indirekten Abbiegen gegeben werden, sofern die direkte Führung aus Sicherheitsgründen nicht auszuschließen ist. Ziel ist eine konfliktfreie Signalisierung des Radverkehrs, insbesondere im Hinblick auf rechtsabbiegende Fahrzeuge.

Aufstellbereiche an Lichtsignalanlagen:

Signalisierte Zufahrten von Nebenstraßen können mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) ausgestattet oder nachgerüstet werden (siehe Abbildung 84). Dabei ist sicherzustellen, dass der Radverkehr in einmündenden Straßen zunächst auf der Fahrbahn geführt wird (Mischverkehr auf der Fahrbahn, Schutz- oder Radfahrstreifen). Besondere Berücksichtigung erfordert der linksabbiegende Radverkehr, der eine gute Sicht auf den Gegenverkehr benötigt. Im Gegenverkehr sollte die zulässige Geschwindigkeit 30 km/h, maximal jedoch 50 km/h, nicht überschreiten. Aufgeweitete Radaufstellstreifen eignen sich insbesondere bei Zufahrten zu Lichtsignalanlagen, bei denen eine längere Rotzeit bzw. eine vergleichsweise kurze Grünzeit zu erwarten ist. Nur dann kann der Radfahrer den Aufstellbereich bei stehendem Kfz-Verkehr sicher erreichen.

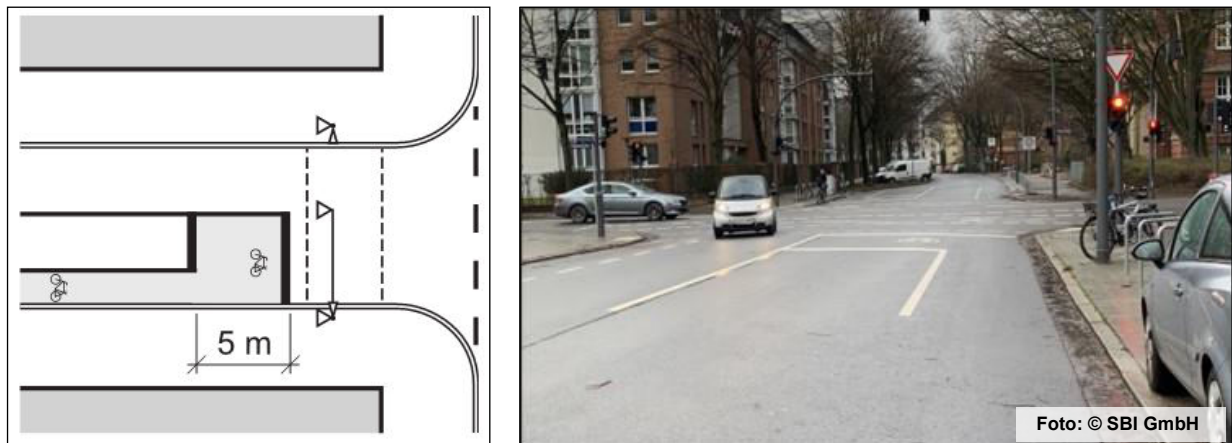


Abbildung 84: Beispiel Radaufstellflächen ausgebildet als ARAS (links: [17]; rechts: eigene Aufnahme)

Signalgebung und Vorfahrtregelung im Seitenbereich:

Auch wenn der Radverkehr im Seitenbereich aufgestellt wird, ist eine deutliche Signalgebung wichtig. Hier kommen eine gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr oder separate Lichtsignale für den Radverkehr zum Einsatz. Um Konflikte mit rechtsabbiegenden Kfz zu vermeiden, sollte der Radverkehr wie beim Fußverkehr eine vorgezogene Freigabe erhalten, damit der Rad- und Fußverkehr die Konfliktfläche vor dem Kfz-Verkehr erreicht.

Formen des Linksabbiegens:

Das indirekte Linksabbiegen (siehe Abbildung 85) ist eine Lösung, die den geradeaus fahrenden Radverkehr nicht durch linksabbiegende Radfahrer beeinträchtigt. Ein abgesetzter Aufstellbereich ermöglicht es dem linksabbiegenden Radverkehr, gleichzeitig mit dem Kfz-Verkehr in den Knotenpunkt einzufahren. Das eigentliche Linksabbiegen erfolgt dann vor dem Querverkehr. Das indirekte Linksabbiegen eignet sich insbesondere für Knotenpunkte mit hohen Verkehrsstärken und für unsichere Radfahrer.

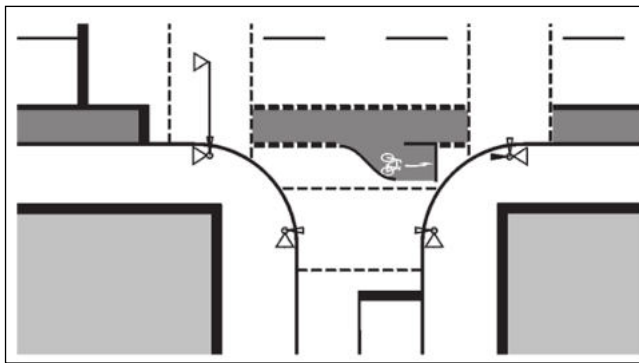


Foto: © SBI GmbH

Abbildung 85: Konzeptskizze und Beispielbild indirekter Linksabbieger (links: [17])

Beim direkten Linksabbiegen ordnet sich der Radverkehr entsprechend dem Kfz-Verkehr ein und biegt zusammen mit dem Kfz-Verkehr ab. Diese Form ist insbesondere eine geeignete Führungsform, wenn der Radverkehr bereits im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, die Verkehrsstärken nicht zu hoch sind und für sichere Radfahrer.

Formen des Rechtsabbiegens:

An lichtsignalgeregelten Knotenpunkten kann das freie Rechtsabbiegen für den Radverkehr ermöglicht werden, sofern Fußgänger dadurch nicht behindert oder gefährdet werden. Diese Option setzt sowohl in der Zufahrt als auch in der Ausfahrt einen Radweg voraus. Wird der Radverkehr auf der Fahrbahn zur Kreuzung geführt, kann ein Grünpfeil für Radfahrer angebracht werden. Nach einem kurzen Stopp erlaubt dieser das vorsichtige Einfädeln in den kreuzenden Radweg oder Radfahrstreifen (StVO §37).

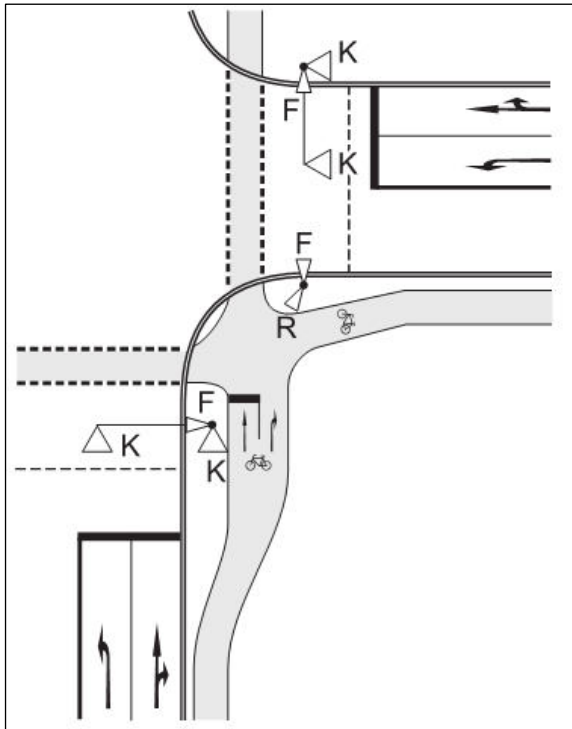


Abbildung 86: Konzeptskizze und Beispielbild freies Rechtsabbiegen für den Radverkehr mit Grünpfeil
(links: [17]; rechts: eigene Aufnahme)

Exkurs „geschützte Kreuzungen“:

Unter dem Begriff der „geschützten Kreuzungen“ wird ein besonderes Kreuzungsdesign verstanden und als Element mit der Radverkehrsförderung diskutiert, welches in den Niederlanden verbreitet ist. Im Mittelpunkt dieses Konzeptes werden die Furten deutlich von der Fahrbahn abgesetzt. Aus dieser Absetzung erwartet man eine Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen nach rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen (insbesondere Lkw) und dem bevorrechtigten Radverkehr. Ob dieses Kreuzungsdesign aber tatsächlich einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit leisten kann, ist bisher nicht ausreichend wissenschaftlich untersucht. So zeigen Fahrversuche der Unfallforschung der Versicherer, dass sich die Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrer nicht nur nicht verbessern, sondern auch die Wirksamkeit von Abbiegeassistenten durch eine weite Absetzung der Furten negativ beeinflusst wird. Zudem verweist die Unfallforschung der Versicherer darauf, dass auch in den Niederlanden bisher keine wissenschaftliche Begleitforschung zu diesem Kreuzungsdesign durchgeführt wurde. Schließlich wird seitens der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) auf Probleme bei der barrierefreien Führung von Fußgänger hingewiesen. Die FGSV thematisiert ebenfalls den ausstehenden Forschungsbedarf. Letztendlich sind im Rahmen der jeweiligen Aus- / bzw. Umbauplanungen die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Varianten zu bewerten und eine Vorzugsvariante abzuleiten. Eine uneingeschränkte Empfehlung dieser Art der Knotenpunktgestaltung kann derzeit (noch) nicht gegeben werden.

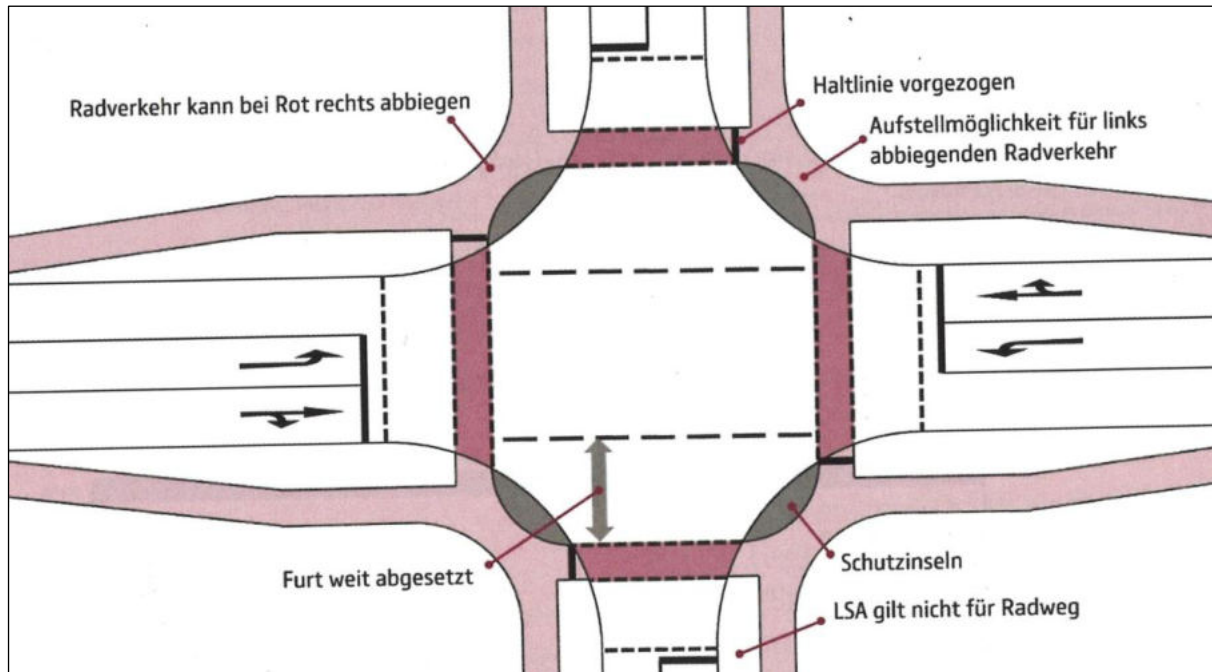


Abbildung 87: Geschützte Kreuzung [32]

5.3.2.4 Ausstattung von Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen

Viele Ausstattungsmerkmale des Fußverkehrs, wie Trinkwasserbrunnen, Toiletten, Stadtpläne, Sitzmöglichkeiten und Mülleimer sind auch für den Radverkehr nutzbar und müssen daher hier nicht nochmals thematisiert werden.

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind innerhalb bebauter Gebiete in der Regel ausreichend beleuchtet. Für die sichere Nutzbarkeit der gesamten Radverkehrsinfrastruktur sollten jedoch auch separat geführte Geh- und Radwege, insbesondere die Hauptrouten des Zielnetzes, beleuchtet sein. Eine nachhaltige Option bieten interaktive Beleuchtungen, die durch Bewegungssensoren aktiviert und bei Nichtnutzung automatisch gedimmt oder ausgeschaltet werden.

Ein zentrales Element zur Förderung des Radverkehrs sind hochwertige Radabstellanlagen. Ein flächendeckendes Angebot an Abstellmöglichkeiten, das auf die spezifischen Bedürfnisse am Standort des Abstellangebots zugeschnitten ist, stellt einen wesentlichen Aspekt einer radverkehrsgerechten Infrastruktur dar. Zu den Qualitätsmerkmalen hochwertiger Abstellanlagen gehören Wetterschutz und sichere Befestigungsmöglichkeiten, um Fahrraddiebstahl zu verhindern. Gepäckaufbewahrungsboxen, Ladestationen für Pedelec-Akkus und Reparaturstationen können das Angebot ergänzen. Eine Beleuchtung der Abstellflächen fördert zusätzlich die soziale Kontrolle und reduziert das Diebstahlrisiko.

Die Auswahl der Radabstellanlagen sollte an den standortbezogenen Bedarf und die verfügbaren Platzverhältnisse angepasst sein. Fahrradbügel sind platzsparend und benötigen etwa 3,0 m² pro Bügel (für zwei Fahrräder). Überdachungen erhöhen den Platzbedarf. Als Mindestanforderung für Radabstellanlagen sollten Fahrradbügel vorhanden sein, an denen der Fahrradrahmen angeschlossen werden kann.

Sammelschließanlagen sind eine weitere Option, die sich besonders in dicht besiedelten Wohngebieten oder an zentralen Orten wie Marktplatz, ZOB, Bahnhof oder Tourismus-Hotspots anbieten.

Diese Anlagen bieten eine platzsparende und sichere Abstellmöglichkeit und sind über ein elektronisches Zugangssystem zugänglich. Eine etwa 14 m² große Anlage kann je nach Aufstellart Abstellflächen für sieben Fahrräder bieten.



Abbildung 88: Fahrradabstellanlagen für Wohngebiete oder an zentralen Standorten mit zusätzlichem Sharingangebot (Quelle: <https://qimby.net>)

5.3.2.5 Wegweisung

Eine lückenlose Wegweisung ist für den Radverkehr von besonderer Bedeutung, da Radfahrende aufgrund der höheren Geschwindigkeit und der eingeschränkten Möglichkeiten zur Nutzung von Navigationssystemen auf klare Orientierung angewiesen sind. Für Besucher und Touristen ist eine gut sichtbare und verständliche Wegweisung zudem essenziell.

Die Beschilderung des Alltagsradwegenetzes sollte den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen folgen und Angaben wie Entfernungen und Abstände enthalten [33]. Haupttrouten und Nebenrouten sollten eine durchgehende Beschilderung erhalten. Gestaltungsrichtlinien für die Beschilderung finden sich im Radverkehrskonzept Ostholstein (ab Seite 57; [16]).

Für touristische Routen, die nicht zu den Haupt- oder Nebenrouten zählen, kann ein abweichender Beschilderungsstil verwendet werden, um sie besser zu unterscheiden. Wege, die verschiedenen Themenrouten zugeordnet sind, sollten entsprechend gekennzeichnet sein, beispielsweise durch Symbole oder Farben der jeweiligen Themenroute. Ein Beispiel für den Stil der touristischen Beschilderung ist im Radverkehrskonzept Ostholstein dargestellt.



Abbildung 89: Wegweisungsbeispiel [16]

5.3.2.6 Investitionsrahmen, Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen

Für die Umsetzung einer Radverkehrskonzeption und den dazugehörigen Aktionsplan sind zum Teil erhebliche personelle und finanzielle Mittel erforderlich. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 3.0) empfiehlt einen jährlichen Investitionsansatz von 30 € pro Person zur Förderung des Radverkehrs. In deutschen Kommunen lagen die Ausgaben für den Radverkehr in der Vergangenheit häufig bei weniger als 5 € pro Person und Jahr, während anderen europäische Städte deutlich höhere Beträge investierten. Greenpeace hat folgende Vergleichswerte veröffentlicht [34]:

- Amsterdam: 11 € je Person und Jahr
- Kopenhagen: 36 € je Person und Jahr
- Oslo: 70 € je Person und Jahr
- Utrecht: 132 € je Person und Jahr

In Deutschland wurden die Investitionen in den Radverkehr jedoch in den letzten Jahren ebenfalls stark erhöht. Die Freie und Hansestadt Hamburg gab laut Greenpeace im Jahr 2018 etwa 2,9 € pro Person und Jahr aus; im Jahr 2020 stieg dieser Wert auf rund 46 € pro Person und Jahr (ca. 83 Mio. € insgesamt).

Unabhängig von der Finanzierung ist eine ganzjährige Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen sicherzustellen. Das bedeutet, dass Radwege jederzeit frei von Hindernissen gehalten werden müssen und im Herbst und Winter akzeptable Bedingungen für Radfahrende geschaffen werden. Dazu gehört die regelmäßige Reinigung von Schmutz, Laub, Scherben und Schnee. Auch in Bereichen mit hohem Parkdruck muss die Durchgängigkeit der Radwege gewährleistet sein; systematisch zugestrichene Radverkehrsanlagen sollten durch verstärkte Kontrollen freigehalten werden.

Hauptverkehrsstraßen sollten in der Reinigung und Instandhaltung priorisiert werden. Kopenhagen verfolgt beispielsweise das Konzept, Radwege zuerst vom Winterdienst freizuräumen, noch vor den

Straßen. Eine solche Maßnahme könnte im Sinne des Push&Pull-Prinzips ein starkes Signal für die Förderung des Radverkehrs setzen und die Akzeptanz für das Radfahren weiter steigern.

5.3.3 Konkretisierung und Einzelmaßnahmen

Die Netzkonzeption des Radverkehrs zeigt ein dichtes System aus Haupt- und Nebenverbindungen sowie freizeitorientierten Routen. Ausgehend von den bestehenden Verbindungen soll ein Netz entwickelt werden, das die Anforderungen des Baukastens für Radverkehrsinfrastruktur erfüllt. Dabei sollen Haupttrouten priorisiert und Verbesserungsmaßnahmen möglichst zeitnah umgesetzt werden. Die Beobachtungen und Ergebnisse der Bürgerbefragung zeigen hohe Bedarfe insbesondere in folgenden Bereichen:

- Sundweg → Schaffung einer geeigneten Radwegeverkehrsinfrastruktur,
- Lütjenburger Weg und Dazendorfer Weg → Trennung von Geh- und Radweg
- Bergstraße Ergänzung eines durchgängig nutzbaren Radwegs insbesondere in Fahrtrichtung Süden.

Die empfohlenen Querungsstellen stimmen größtenteils mit denen für den Fußverkehr überein. Eine detaillierte Betrachtung (Einzelfallentscheidung) sollte klären, ob Querungsstellen mit oder ohne Vorrang eingerichtet und wie eine durchgängige Wegeführung gewährleistet werden kann. Momentan bestehen noch Lücken im Radwegenetz, insbesondere an folgenden Stellen:

- Elefantenbrücke → Radfahrer müssen hier schieben (zwischenzeitlich abschnittsweise erneuert und moderat verbreitert),
- Binnenseepromenade / Am Jachthafen → keine weitere Führung des Radwegs und
- Binnenseepromenade / Kiekut → keine Verbindung für den Radverkehr.

Ein weiterer Bedarf besteht bei Radabstellanlagen, insbesondere an touristisch und zentral gelegenen Orten wie Hafen, Strand, Innenstadt und der zentralen Bushaltestelle am Wilhelmsplatz. Hier sollten möglichst überdachte Abstellanlagen entstehen. Bei abschließbaren Anlagen sollte geprüft werden, wie diese auch für Tagesbesucher einfach nutzbar sind. Für Pendler und Arbeitnehmer wird hingegen ein diebstahlsicheres, abschließbares Angebot empfohlen, um den Radverkehr im Berufsverkehr zu fördern. Insbesondere in der Innenstadt und/oder im Hafen-/ Strandbereich sollten Schließfächer unterschiedlicher Größen im Zusammenhang mit den Fahrradabstellanlagen angeboten werden. Dieses Angebot richtet sich insbesondere an den touristischen Radverkehr und soll den Fahrradtouristen die Möglichkeit bieten, Packtaschen bzw. Reisegepäck sicher abzulegen und sich ohne Einschränkungen im Stadtgebiet zu bewegen.

Insgesamt zielen die Maßnahmen darauf ab, die Radwegeinfrastruktur in Heiligenhafen so zu verbessern, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel für Arbeitswege, Freizeitaktivitäten und den Tourismus attraktiver wird. Mit der Umsetzung der Maßnahmen wird erwartet, dass mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt und damit das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr sinkt.

5.3.3.1 Sundweg

In der Bestandsanalyse und im Zusammenhang mit dem Fußverkehr wurde der Sundweg bereits thematisiert. Insbesondere die unzureichenden Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr sowie die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit erläutert. Der Abschnitt zum Fußverkehr fordert den Ausbau der Gehwege und die Nutzung der abschnittsweise vorhandenen Grünstreifen oder durch einen nur längerfristig umsetzbaren Grunderwerb. Die Netzkonzeption für den Radverkehr berücksichtigt den

Sundweg aus diesen Gründen überwiegend „nur“ als Nebenroute. Im östlichen Abschnitt des Sundwegs kann auf eine Ausweisung als Hauptroute des Radverkehrs nicht verzichtet werden. Dies ist insbesondere mit der Anbindung des Schulstandorts am Sundweg zu begründen. Im Abschnitt zwischen Warderschule und Theodor-Storm-Straße (West bzw. Postlandstraße) sind Ausbaumaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu empfehlen. Im Straßenraum steht nahezu auf der gesamten Länge ein ca. 1,5 bis 2,0 m breiter Grünstreifen als Flächenpotenzial zur Verfügung. Eine Verbreiterung des vorhandenen Geh- und Radwegs wäre somit grundsätzlich möglich. Allerdings sind gegebenenfalls erhebliche Kosten mit dieser Anpassung verbunden. Es erscheint nicht ausreichend, den vorhandenen Grünstreifen nur zu befestigen. Auch zukünftig müssen die Flächen für den Fuß- und Radverkehr sicher gegenüber der Fahrbahn abgegrenzt sein. Dies erscheint dann nur durch den Einbau eines Hochbordes möglich. In diesem Fall wäre aber die Straßenentwässerung zu prüfen. Im Bestand entwässert die Straße augenscheinlich über die Bankette. Straßenabläufe sind nicht vorhanden. Abhängig von den konkreten Anforderungen wäre zusammen mit dem Ausbau des Geh- und Radweges somit gegebenenfalls auch die Herstellung eines Regenwasserkanals erforderlich.

Die Baukosten zur Verbreiterung des Geh- und Radwegs in Höhe von schätzungsweise rund 200.000 € sind mit erheblichen Kostenrisiken von bis zu 1,0 Mio. € verbunden. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfordert daher deutlich detailliertere Betrachtungen zur Ableitung eines Kostenrahmens als diese im Rahmen des Mobilitätskonzeptes möglich wäre.

5.3.3.2 *Bergstraße*

Innerhalb der Netzkonzeption wird die Bergstraße als potenzielle Hauptroute betrachtet, bei der Möglichkeiten zur Optimierung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur geprüft werden sollte. Die Bergstraße stellt eine direkte Anbindung des Nahversorgungszentrums dar. Allerdings gibt es mit den Straßenachsen Kirchhofstraße / Rauher Berg im Osten sowie Lüttmoor / Rüther Moor / Bocksberg im Westen gut nutzbare Alternativrouten für den Radverkehr. Zwischen diesen Alternativen bestehen zudem Verbindungen, beispielsweise in Höhe der Feldstraße, wo eine sichere Querung der Bergstraße an einer (Fußgänger-) Lichtsignalanlage gewährleistet ist. Insgesamt bietet das bestehende Netz bereits gute Voraussetzungen für den Radverkehr.

Es wird jedoch vorgeschlagen, die Achse Bergstraße weiterhin als Hauptroute für den Radverkehr innerhalb der Netzkonzeption zu berücksichtigen, damit für die Zukunft eine angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs bei Um- oder Ausbaumaßnahmen möglich ist.

5.3.3.3 *Elefantenbrücke*

Die Elefantenbrücke verbindet die Straßen Steinwarder und Ferienpark und ist damit für den Freizeitverkehr von besonderer Bedeutung. Das Radfahren in diesem Bereich ist derzeit auf einer Länge von rund 100 m verboten. Hier überlagern sich der starke Fußverkehr und der Radverkehr mit den ebenfalls vorhandenen Aufenthaltsfunktion im Straßenraum (Spielplatz, Freizeitangebote, Gastronomie). Für diese Anforderungen sind die vorhandenen Flächen insgesamt zu schmal bemessen.

Zur Verbesserung dieser Situation müsste der Radverkehr und der Fußverkehr in diesem Bereich getrennt werden. Dies würde eine Ergänzung eines zusätzlichen Brückenbauwerks und zusätzlichen Grunderwerb im Bereich eines privaten Parkplatzes oder die Umgestaltung des vorhandenen Spielplatzes erfordern. Für den Radverkehr sollte eine Breite von rund 4,0 bis 5,0 m geschaffen werden.

Es handelt sich somit um einen vergleichsweise umfassenden Umbaubedarf zur Ordnung der Verkehre. Es handelt sich aber „nur“ um eine Schiebestrecke von rund 100 m. Auch Bikepacking-Touristen sollten diese Schiebestrecke problemlos bewältigen können.

Aus verkehrsplanerischer Sicht diese Situation zwar keine zufriedenstellende Lösung für den Radverkehr, wird aber als noch zumutbar Radverkehr bewertet, sodass kein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht. Sofern zukünftig in diesem Bereich aber Umbaumaßnahmen geplant sind, sollte hier auch eine Verbesserung der Radverkehrssituation berücksichtigt werden.

5.3.3.4 Steinwarder

Die Straße Steinwarder ist sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den (Freizeit-) Radverkehr von Bedeutung. Im Bestand ist eine ca. 5,0 m breite Fahrbahn und ein ca. 2,0 m breiter Gehweg an der Südseite der Fahrbahn vorhanden. Die Fahrbahnbreite von 5,0 m ermöglicht noch das Überholen des Radverkehrs unter Einhaltung des erforderlichen seitlichen Sicherheitsabstands von 1,5 m. Die zulässige Geschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Diese Voraussetzungen lassen eine hohe Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr erwarten. Auch das Unfallgeschehen ist in den vergangenen Jahren mit der Ausnahme eines tödlichen Unfalls mit Fußgängerbeteiligung im Jahr 2017 weitgehend unproblematisch.

Die Beobachtungen vor Ort zeigen jedoch einerseits eine zum Teil deutliche Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeiten insbesondere in den Bereich ohne Bebauung und zum anderen Defiziten bei der Einhaltung des erforderlichen seitlichen Sicherheitsabstands.

Insbesondere für die Durchsetzung der zulässigen Geschwindigkeit sollen zusätzliche Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu ist das gesamte verkehrsplanerische Maßnahmenpektrum einsetzbar. Insbesondere einseitige oder beidseitige Einengungen der Fahrbahn sollten hierbei geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden. Dazu eignen sich insbesondere Standorte, die eine Verbindung zum Ostseestrand ermöglichen und/oder die abschnittsweise Anordnung von Längsparkständen. Zu beachten ist aber, dass stets mindestens die erforderliche Restfahrestreifenbreite zur Gewährleistung des Rettungsdienstes von 3,05 m gewährleistet ist ($2,55 \text{ m Fahrzeugbreite} + 2 \times 0,25 \text{ m seitlicher Bewegungsspielraum}$). Zudem sollte auch eine verkehrssichere Begegnung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr im Engstellenbereich möglich sein. Dies erfordert eine Restfahrestreifenbreite von 3,8 m.

Diese baulichen Maßnahmen können vorerst testweise mit provisorischen Maßnahmen umgesetzt und während einer Testphase evaluiert werden. Ergänzend dazu sollten auch regelmäßige Kontrollen der zulässigen Geschwindigkeit im Rahmen der verfügbaren Personalkapazitäten durchgeführt werden. Auch der Einsatz von Dialogdisplay können einen Beitrag zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit leisten. Die erforderlichen Geräte sind bereits vorhandenen und werden regelmäßig im Stadtgebiet eingesetzt.

5.4 Öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr bildet das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität und bietet durch die Bündelung von Verkehrsströmen wesentliche Vorteile in den Bereichen Soziales, Ökologie und Ökonomie gegenüber dem individuellen Autoverkehr. Er ermöglicht den Zugang zu zentralen Einrichtungen und fördert die soziale Teilhabe. Verschiedene, optimal vernetzte Angebote des ÖPNV gewährleisten ein durchgängiges und bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot für die Nutzerinnen und Nutzer.

5.4.1 Netzkonzeption

Die strategische Gestaltung des Busnetzes ist ein zentraler Faktor für ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-System. Verantwortlich für die Netzplanung ist der Aufgabenträger bzw. der Kreis Ostholstein. Die regionalen Nahverkehrspläne stellen eine kreisweit optimale Versorgung mit ÖV-Angeboten sicher. Der Aufgabenträger trägt die Kosten des ÖPNV-Angebotes gemäß den Nahverkehrsplänen. Ein kleinräumiger Ausbau des ÖV-Angebots ist in der Regel möglich, jedoch werden die Kosten in der Regel nicht durch den Aufgabenträger übernommen und müssen vom Veranlasser getragen werden. Neben den Kosten sind die besonderen Regelungen der jeweils geltenden Verkehrsverträge sowie die dort gegebenenfalls vereinbarten Zubestellgrenzen zu beachten. Die Dauer des Verkehrsvertrages muss nicht mit der Gültigkeitsdauer der regionalen Nahverkehrspläne übereinstimmen.

Eine kompakte und dichte Siedlungsstruktur verbessert die Effizienz des Busverkehrs und fördert eine höhere Auslastung bei gleichzeitig geringeren Betriebskosten. Dies ist eine besondere Herausforderung in eher ländlich und dünner besiedelten Gebieten, die oft von Pkw-affinen Raumstrukturen geprägt sind.

Grundlage der Planung ist die Analyse der Fahrgastströme und Quelle-Ziel-Beziehungen. Auf dieser Basis wird ein bedarfsgerechtes Liniennetz entwickelt, das die Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt. Ergänzend erfolgt eine abgestimmte Vernetzung mit weiteren Verkehrsträgern, wie etwa einer Regionalbahn, die überregionale Anbindungen sichert.

Vorschlag für die Stadtbusnetzkonzeption

Als zentrale Haltestelle in Heiligenhafen dienen der Wilhelmsplatz und zusätzlich die Haltestelle Am Hafen. Der maßgebende Umsteigepunkt in Heiligenhafen ist jedoch die Haltestelle Wilhelmsplatz. Hier sind bereits wichtige zusätzliche Ausstattungselemente vorhanden (Fahrradabstellanlagen, Schließfächer, Fahrradreparaturstation).

Die Netzkonzeption konzentriert sich auf das städtische Linienbusangebot und damit insbesondere auf die Buslinie 1, die derzeit im 60-min-Takt verkehrt. Die Analyse hat bereits die Vor- und Nachteile der Linien aufgezeigt. Insbesondere das umsteigefreie Linienangebot ist hier als wesentlicher Vorteil zu nennen und wird jedoch durch eine vergleichsweise umwegige Linienführung und damit langen Fahrzeiten erreicht. Insbesondere die Fahrzeiten sind dann mit dem Rad- oder Kfz-Verkehr nicht konkurrenzfähig.

Die Abbildungen 90 und 91 zeigen zwei Zielnetzvarianten für den Stadtverkehr von Heiligenhafen. Die grau gefärbten Linien sind jeweils das Regionalbusnetz (hellgrau - unverändert) und das auf den Schulverkehr ausgerichtete Netz (dunkelgrau - unverändert). Beide Netzvarianten berücksichtigen einen Vorschlag zur Bündelung insbesondere der touristischen Kfz-Verkehr in der Nähe der Autobahnanschlussstellen. Die dargestellten Abstellanlagen sind dabei als „symbolhaft“ zu verstehen und keine exakte Verortung. Diese Parkmöglichkeiten sollen den Übergang vom Pkw auf den ÖPNV oder das Fahrrad gewährleisten und die Verkehrsbelastungen sowie die Parkraumnachfrage im Stadtgebiet reduzieren (Mobilitätshubs).



Abbildung 90: Netzgestaltung im Stadtverkehr Heiligenhafen – Variante 1 (eigene Darstellung)

Variante 1 greift dabei den aktuellen Ansatz einer umsteigefreien Erschließung des gesamten Stadtgebietes auf. Die Linienführung wurde dabei so angepasst, dass die Seniorenwohnanlagen im Osten und im Westen des Stadtgebietes besser an den Stadtbusverkehr angebunden werden. Auch die beiden neuen Mobilitätshubs an den Autobahnanschlussstellen werden über diese Linie angebunden. Das Innenstadt-konzept schlägt zudem eine Verbesserung der Innenstadterschließung mit einer neuen Linienführung über den Marktplatz vor. Aufgrund der vorhandenen (bzw. geplanten) Einbahnstraßen erfolgt die Bedienung dieser Haltestelle aber nur in einer Linienrichtung. Die Gegenrichtung führt über die Hafenstraße und Kiekut. Insgesamt versucht diese Linienführung die vorhandenen Haltestellen im Innenstadtbereich und im gesamten Stadtgebiet „wie bisher“ zu erschließen. Im Innenstadtbereich sind aber auch andere Linienführungen denkbar. Es wäre aus gutachterlicher Sicht möglich, auf die Bedienung der Haltestellen Friedhof und Neuer Gang zu verzichten und die Stadtbuslinie 1 in beiden Linienrichtungen über die Bergstraße, Marktplatz und Thulboden zum Wilhelmsplatz (in Einrichtungsverkehr Richtung Osten) zu führen. Dies würde einerseits zu einer gewissen weiteren Verbesserung der Innenstadterschließung führen. Allerdings verlängern sich auch die Wege zur nächsten Haltestelle für einen Teil der Bewohner des Gebiets zwischen Wendstraße und Feldstraße.

Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass die Eignung des Straßenzuges Bergstraße > Marktplatz > Thulboden für Standardlinienbusse und Gelenkbusse mindestens eingeschränkt ist und im weiteren Verfahren detailliert und unter Berücksichtigung der einzusetzenden Fahrzeuge zu prüfen ist. Ein Einsatz von Kleinbussen in diesem Bereich erscheint hingegen weitgehend unkritisch. Dieses Prüferfordernis besteht ebenfalls im Westen des Stadtgebietes im Bereich Lütjenburger Weg und Op Stolz bzw. dem westlich gelegenen Wirtschaftsweg sowie im östlichen Stadtgebiet im Bereich Lütjenbroder Weg, Am Ufer, Danziger Straße, Scheitelberg und Pillauer Straße. In den genannten Abschnitten wäre die Befahrbarkeit für das maßgebende Fahrzeug zu prüfen und bei Bedarf baulich sicherzustellen. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der vorhandene Fahrbahnaufbau für die zu

erwartenden Belastungen durch den Busbetrieb geeignet ist. Die vorgeschlagenen Linienanpassungen führen auch zu einer Erhöhung der Verkehrsleistung und damit auch zu einer Zunahme der Kosten.

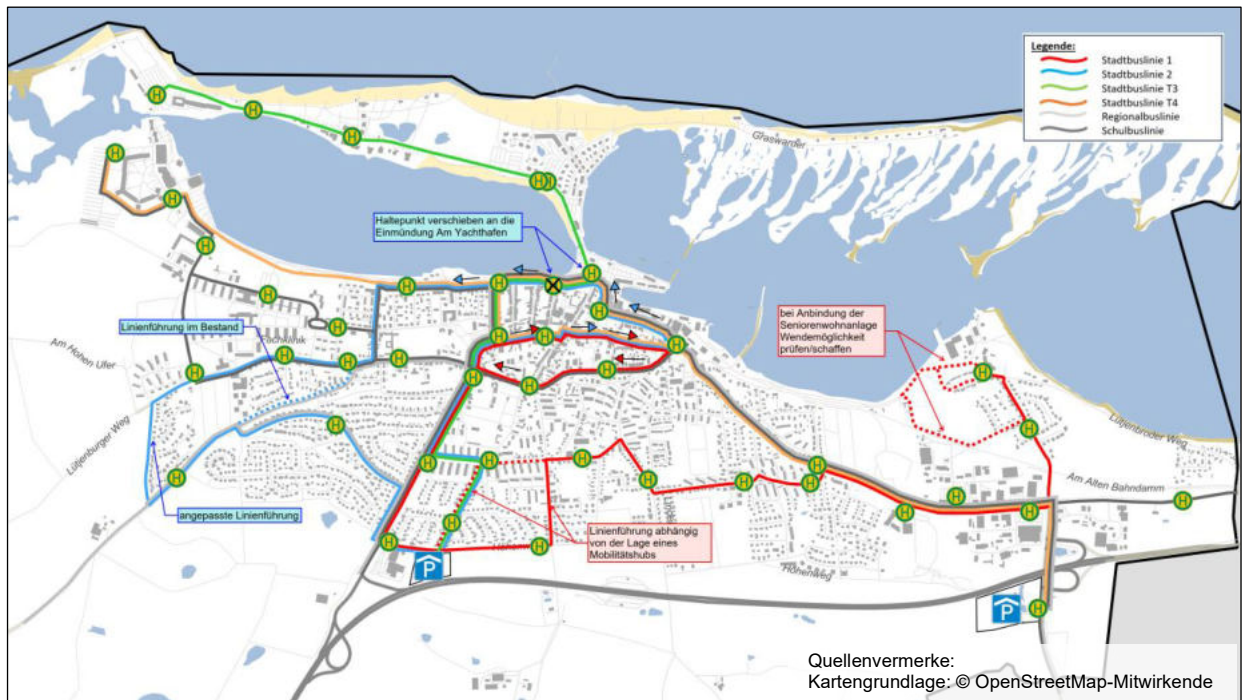


Abbildung 91: Netzgestaltung im Stadtverkehr Heiligenhafen – Variante 2 (eigene Darstellung)

Die Variante 2 differenziert das Busangebot in insgesamt vier Linien, wobei zwei Linien die „Grundversorgung“ sicherstellen und zwei Linien eher den touristischen Verkehr adressieren.

Die Grundversorgung wird durch die Linien 1 und 2 (rot und blau) gewährleistet. Die Linien sind so konzipiert, dass sie das westliche bzw. östliche Stadtgebiet abdecken. Beide Linien bieten relativ direkte Verbindungen in das Stadtzentrum und binden jeweils ein Nahversorgungszentrum, eine Schule und die Seniorenwohnanlagen an. Die Linie 2, die das westliche Stadtgebiet erschließt, ist dabei als Ringlinie geplant. Für beide Linien gilt aber, dass die neue Haltestelle am Marktplatz jeweils auf dem Weg von den Wohngebieten zur Innenstadt bedient wird. Im Rahmen der konkreten Umlaufplanung ist zu prüfen, ob auch unter den geänderten Rahmenbedingungen eine „umsteigefreie“ Verbindung durch das gesamte Stadtgebiet möglich ist. Dies erfordert einen gemeinsamen Linienend- bzw. Startpunkt am Wilhelmsplatz. Die Umlaufplanung müsste dann gewährleisten, dass beispielsweise die Linie 1 am Wilhelmsplatz endet und dann als Linie 2 weiterfährt sowie umgekehrt.

Die Grundversorgung der Zielnetzvariante 2 könnte somit die Vorteile einer direkteren Anbindung der Innenstadt erreichen, ohne auf eine umsteigefreie Verbindung im gesamten Stadtgebiet zu verzichten.

Ergänzend werden die Linien 3T und 4T (grün und orange) vorgeschlagen, die vorwiegend auf die Anforderungen des Tagestourismus ausgerichtet sind. Diese Linien verbinden Parkmöglichkeiten am Stadtrand (Mobilitätshubs) mit touristischen Zielen in der Stadt. Die Buslinie 3T bedient den Hafen sowie den Strand und richtet sich an Tagestouristen sowie Touristen mit Unterkünften in Steinwarder oder Graswarder. Die Linie 4T führt zum Ferienpark und richtet sich primär an Urlauber mit längeren Aufenthalten, um diesen eine Anbindung in die Innenstadt und an Lebensmittelgeschäfte zu

ermöglichen. Für beide Linien wäre zu prüfen, ob diese ausschließlich in der Hauptsaison verkehren bzw. in der Nebensaison mit einem (deutlich) reduzierten Fahrplanangebot verkehren.

Taktung und Umstiege des Netzkonzpts

Umstiege gelten oft als Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung, da sie zusätzliche Zeitverluste im Vergleich zur direkten Verbindung verursachen und Anschlüsse verpasst werden könnten. Die geplante Linieneinführung ermöglicht es jedoch, dass die Innenstadt aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar ist. Die zentralen Haltestellen am Wilhelmsplatz dient dabei als Hauptumsteigepunkte. Im Normalbetrieb sollte der Fahrplan so gestaltet sein, dass die Wartezeiten beim Umsteigen maximal 2–3 Minuten betragen. Am Wilhelmsplatz sollte zudem zusätzlich ein „Zentralanschluss“ zwischen allen Stadtbuslinien geprüft werden.

Derzeit legt der Regionale Nahverkehrsplan einen 60-min-Takt als angemessene Angebotsqualität fest. Zur Erreichung der Ziele der Mobilitätswende insgesamt erscheint diese Angebotsqualität aber nicht mehr ausreichend. Wünschenswert wäre mindestens eine Taktverdichtung auf einen 30-min-Takt oder 15-min-Takt für den Stadtverkehr, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV im Vergleich zum Fahrrad und dem Pkw zu verbessern. Diese Anforderungen sollten im Rahmen einer kreisweiten Diskussion und Abwägung bei der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplan geprüft und umgesetzt werden. Regelmäßige Abfahrtszeiten ohne Taktabweichungen, beispielsweise im Halbstundentakt, erleichtern die Orientierung für Fahrgäste. Die Betriebszeiten sollten zwischen Montag und Freitag den Zeitraum von 6 bis 21 Uhr und an Wochenenden von 8 bis 21 Uhr abdecken. Für touristische Linien ist ebenfalls ein 30-Minuten-Takt tagsüber wünschenswert, wobei in der Nebensaison gegebenenfalls auf einen 60-min-Takt reduziert werden sollte.

Fahrzeiten:

Das Busnetz ist darauf ausgelegt, die Stadtteile möglichst direkt mit der Innenstadt zu verbinden. Schleifenfahrten, die die Erschließungsqualität erhöhen, jedoch längere Fahrzeiten mit sich bringen, werden weitgehend vermieden. Für Verbindungen innerhalb der Innenstadt kann ein konkurrenzfähiges Fahrzeitangebot im Verhältnis zum Kfz-Verkehr erreicht werden. Auf Tangentialverbindungen und bei Fahrten über die Innenstadt hinaus gehen, kann die Fahrzeit im Busnetz jedoch länger sein. Gründe dafür sind unter anderem:

- Reisezeitverluste durch Umstiege (im Rahmen der Umlaufplanung ggf. vermeidbar),
- erforderliche „Umwegfahrten“ auf Tangentialverbindungen zur Gewährleistung einer guten Erschließungsqualität oder
- Zeitdauer zur Durchquerung der Innenstadt.

Machbarkeit

Die Angebotsplanung im ÖPNV erfordert eine enge Abstimmung zwischen Raumstruktur (Netzplanung), Fahrgastaufkommen (Fahrzeuggröße und -kapazität) und zeitlichen Faktoren (Fahrzeit und Taktung). Da die vorgeschlagenen Maßnahmen eine Ausweitung der Betriebsleistung umfassen, ist eine detaillierte Prüfung der Machbarkeit einschließlich bestehender Verkehrsverträge, Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit sowie der Finanzierungs-, Zeit- und Betriebsplanung notwendig. Die Umsetzung sollte im Sinne des Mobilitätskonzepts von Heiligenhafen und im Rahmen der regionalen Nahverkehrsplanung erfolgen.

5.4.2 Baukasten öffentlicher Nahverkehr

Der Baukasten für den öffentlichen Nahverkehr umfasst die Gestaltung der Haltestellenausstattung sowie die Anforderungen an die Fahrzeuge im Linienbetrieb und in anderen Betriebsformen.

5.4.2.1 Haltestellenausstattung

Ein hochwertiger und gut funktionierender ÖPNV basiert auf mehreren Bausteinen, von denen die Qualität und Zugänglichkeit der Haltestellen – insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit – von zentraler Bedeutung sind. Die Schaffung einer umfassend barrierefreien Infrastruktur ist im Sinne des § 8 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie des Nahverkehrsplans ein vorrangiges Ziel. Dort wird in Ansatz 3 gefordert:

„... Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. ...“

Der Regionale Nahverkehrsplan [11] definiert zahlreiche Ausnahmen für die geforderte Barrierefreiheit:

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z.B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: überproportionale Kosten eines normalen Ausbaus (ca. 30.000 – 60.000 € pro Haltestelle) an anderen vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegeänderungen aufgelassen werden soll.

Für die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen sollen zudem die folgenden Grundsätze in Bezug auf die Barrierefreiheit beachtet werden:

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z.B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der zweiten Tür eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 90 cm besitzen sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Darüber hinaus schlägt der RNVP ein Bewertungsverfahren zur Prioritätenbildung vor, welches Neben der Lage der Haltestelle in der Nähe von Einrichtungen „mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/oder für Senioren“, der aktuellen Bordhöhe im Bestand, die systemische Bedeutung der Haltestelle im Netz und der Fahrgastnachfrage.

Empfohlene Ausbaustandards:

Um die Haltestellen sicher und barrierefrei zu gestalten, sollten diese möglichst flächendeckend den aktuellen Ausbaustandards angepasst werden. Die folgenden Maßnahmen werden empfohlen:

- **Breite der Wartebereiche:** Eine Mindestbreite von 3,0 m sollte nicht unterschritten werden, um Sicherheit und Komfort zu gewährleisten. Falls nötig, kann der Gehweg im Haltestellenbereich durch die Unterbrechung von Parkstreifen bis zur Fahrbahn erweitert werden (sog. Haltestellenkaps).
- **Einstiegshöhe:** Die Bordsteinkanten sollten für einen höhengleichen Einstieg in Niederflurfahrzeuge bzw. die tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge angepasst werden, um den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern.
- **Taktile Leitlinien:** An möglichst allen Haltestellen sollen taktile Leitlinien entlang der Bordsteinkante angebracht werden, um Menschen mit eingeschränkten Sehvermögen die Orientierung und den Einstieg zu erleichtern.
- **Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten und Fahrgastinformationen:** An Haltestellen allen Einstiegshaltestellen sollen Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten sowie die notwendigen Fahrgastinformationen (Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan) vorhanden sein. An zentralen Haltestellen sollten zudem dynamische Fahrgastinformationen angeordnet werden, die die aktuellen Abfahrtszeiten anzeigen.
- **Beleuchtung:** Eine angemessene Beleuchtung, insbesondere an weniger frequentierten Haltestellen, trägt zur Sicherheit der Fahrgäste bei.

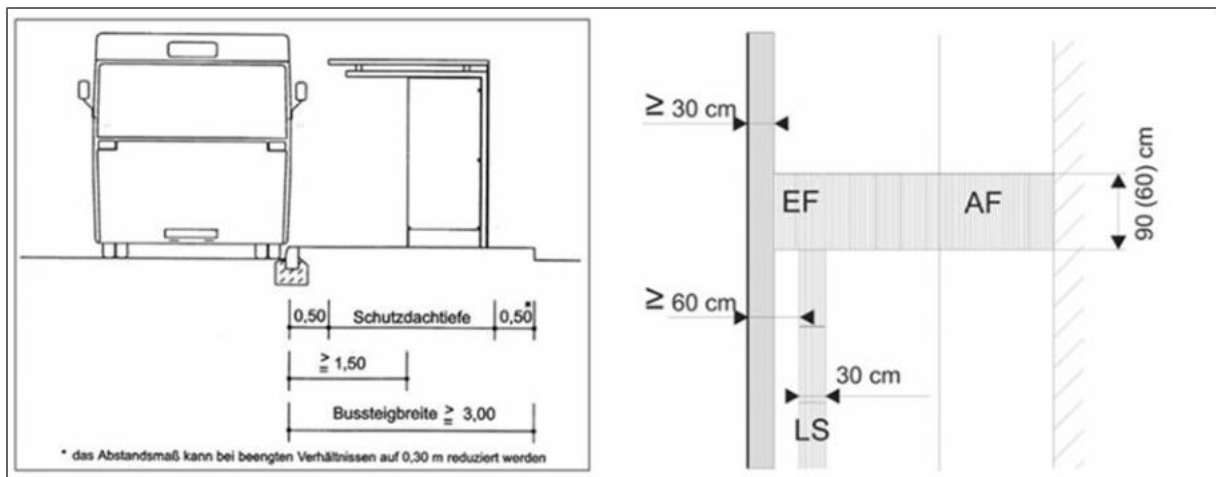


Abbildung 92: Halstellenausstattung und Ausbildung der Leitelemente an Haltestellen [19]

Neben diesen Anforderungen sind die Vorgaben des Aufgabenträgers sowie von Nah.SH zu beachten.

5.4.2.2 Transportmittelwahl

Die Wahl der geeigneten Transportmittel im Linienbusverkehr ist entscheidend für eine effiziente und nachfragegerechte Gestaltung des Betriebs. Eine sorgfältige Fahrzeugwahl trägt zur

Wirtschaftlichkeit bei, optimiert die Auslastung und reduziert den Ressourceneinsatz. Indem die eingesetzten Busse auf die tatsächliche Nachfrage und die spezifischen Streckenbedingungen abgestimmt werden, lassen sich Betriebs- und Wartungskosten senken und gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV steigern. Eine flexible und bedarfsorientierte Flottenplanung ist daher zentral, um den öffentlichen Verkehr langfristig nachhaltig und kundenorientiert zu gestalten.

Neben der Kapazitätsanpassung bietet der Einsatz elektrisch betriebener Busse eine Möglichkeit, den Linienverkehr umweltfreundlicher zu gestalten und lokale Emissionen zu reduzieren. Auf Strecken mit hohen Emissionswerten und in sensiblen Bereichen, etwa Fußgängerzonen, können schadstoffarme Busse zur Verringerung von Schadstoff- und Lärmbelastungen beitragen. Da die Ladeinfrastruktur jedoch oft lange Ladezeiten erfordert und somit die Flexibilität und Verfügbarkeit der Fahrzeuge einschränken kann, ist eine individuelle Betrachtung der konkreten Situation notwendig.

Für eine barrierefreie Nutzung sind Niederflurfahrzeuge mit breiten Einstiegen und ausreichenden Mehrzweckflächen notwendig, um Mobilitätshilfen wie Rollstühle und Kinderwagen sicher zu transportieren. Zusätzliche Merkmale wie gut sichtbare Taster, rutschfeste Böden, durchgängige Festhaltungsmöglichkeiten sowie ein kontrastreicher, blendfreier Innenraum erleichtern die Nutzung für alle Fahrgäste. Auch im ländlichen Verkehr sollen ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, um eine barrierefreie Wegekette durchgängig zu gewährleisten.

Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im Linienbusverkehr erhöht die Attraktivität und Flexibilität des ÖPNV, insbesondere in ländlichen Regionen. Sie ermöglicht eine nahtlose Verbindung zwischen Bus und Fahrrad und unterstützt eine umweltfreundliche, intermodale Mobilität. Spezielle Anpassungen wie Fahrradträger oder Stellplätze im Bus sind hierfür erforderlich, um die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu fördern.

Für den Stadtbusverkehr ist dabei zu beachten, dass die im Innenstadtverkehrskonzept vorgeschlagene Anpassung der Linienführung mit einer Bedienung der Innenstadt bzw. des Markplatzes eine gewisse Sonderbetrachtung erfordert. Insbesondere die straßenräumlichen Voraussetzungen sind hier zu prüfen. Die Befahrbarkeit mit den eingesetzten Fahrzeugen ist uneingeschränkt zu gewährleisten. Insbesondere an dieser Stelle sollte der Einsatz kleinerer Fahrzeuge geprüft werden. Der Einsatz von Kleinbussen mit 8 Sitzplätzen oder Midibussen mit etwa 20 Sitzplätzen (bis zu 32 Fahrgastplätze je Fahrzeug) sind hier eine zu prüfende Alternative.

5.4.3 Empfehlung

Zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs wird empfohlen, die geplante Netzgestaltung der bestehenden und neuen Buslinien wie beschrieben umzusetzen bzw. Rahmen der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans auf eine entsprechende Linienanpassung hinzuwirken. Ziel ist ein Busnetz, das den Verzicht auf das eigene Auto erleichtert.

Das vorgestellte Netz ist dabei als Entwurf zu verstehen und bildet die Grundlage für einer weiteren detaillierten Ausarbeitung. Insbesondere in den Bereich, die bisher nicht von Linienbussen befahren werden, sind die straßenräumlichen Voraussetzungen für das maßgebende Fahrzeug zu prüfen bzw. zu schaffen.

Der bereits kostenfreie Stadtbusverkehr sollte auch nach der Testphase beibehalten werden. Es handelt sich hierbei um ein hoch attraktives Angebot. Für einen möglichst hohe Nutzung dieses besonderen Angebotes sind aber gegebenenfalls weitere Maßnahmen wünschenswert und zu empfehlen. Insbesondere wäre im Rahmen eines Modellversuchs der Einsatz von Klein- und/oder

Midibussen getestet werden (sofern beim Linienbetreiber in ausreichender Anzahl vorhanden). Darüber sollte auch eine modellhafte/testweise Verkürzung der Taktzeiten von derzeit 60 auf z.B. 30 oder 15 Minuten umgesetzt werden. Die Testphase der Taktverkürzung sollten einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten umfassen und auch die touristische Saison einschließen. Zudem sollte das Angebot des kostenlosen Nahverkehrs so hingegen erweitert werden, dass der Bahnhofpunkt Heiligenhafen-Großenbrode ebenfalls im Angebot inbegriffen ist.

Eine konkrete Maßnahme ist der Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet entsprechend einer vorliegenden oder noch zu erstellenden Prioritätenreihung, um Mindeststandards für Ausstattung und Barrierefreiheit zu gewährleisten. Das im regionalen Nahverkehrsplan beschriebene Verfahren kann für diese Prioritätenbildung uneingeschränkt genutzt werden. Besonders an nachfragestarken Haltestellen im Innenstadtbereich, im Bereich der Seniorenwohnanlagen, am Klinikum/Fachklinik sowie im Umfeld der Grund- und weiterführenden Schule besteht Handlungsbedarf. Auch dort sollten genügend Flächen für wartende und aussteigende Fahrgäste sowie Passanten bereitgestellt werden. Dabei sind grundsätzlich alle Haltestellen zu berücksichtigen.

Eine regelmäßige Evaluierung des Angebots wird empfohlen, um Änderungen im Nutzerverhalten zu berücksichtigen – insbesondere zu Beginn, wenn die Bürger sich an das neue Angebot gewöhnen und es möglicherweise Schwankungen in der Nachfrage gibt.

5.5 Kfz-Verkehr

Der Konzeptbaustein „Straßennetz / Kfz-Verkehr“ ist ein zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzepts, da er die zukünftige Entwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes festlegt. Dieser Baustein ist daher nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern für alle Verkehrsarten von Bedeutung. Hauptziel bei der Planung und dem Entwurf von Straßen ist die verträgliche Abwicklung möglichst aller Nutzungsansprüche einschließlich einer verbesserten Verkehrssicherheit. Sofern die Umsetzung aller Nutzungsansprüche beispielsweise aufgrund einer eingeschränkten Flächenverfügbarkeit, sollten immer die Anforderungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes Vorrang betrachtet werden. Voraussetzung für eine solche Verträglichkeit ist, dass Straßenräume in ihrer gesamten Vielfalt betrachtet und alle Nutzungsansprüche entsprechend ihrer Bedeutung abgewogen werden.

5.5.1 Netzkonzeption

Die Stadt Heiligenhafen verfügt bereits heute über ein klar gegliedertes Netz mit Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen. Mit der geplanten Abstufung des Straßenzugs Hafenstraße, Kiekut, Am Strande, Lauritz-Maßmann-Straße und der nördlichen Bergstraße von einer Kreisstraße zu einer Gemeindestraße und die gleichzeitige Hochstufung des Straßenzugs Wendstraße, Schmiedestraße von einer Gemeindestraße zur Kreisstraße bleibt die Forderung es lückenlosen Netzes gewährleistet. Diese Veränderung hat jedoch keinen grundsätzlichen Einfluss auf die Netzstruktur der Hauptverkehrsstraßen, da beide Straßen auch zukünftig eine hohe Bedeutung für die Verkehrsabwicklung im Stadtgebiet aufweisen werden. Insofern gilt die Straßennetzklassifikation in Abbildung 53 auf Seite 53 auch weiterhin.

Zusammen mit dieser Netzanpassung sind aber auch straßenräumliche Veränderungen insbesondere in der Hafenstraße und Kiekut geplant. Für diese Straße soll eine Einbahnstraßenregelung im Abschnitt zwischen Poststraße (oder Kattsund) und Am Jachthafen umgesetzt werden. Diese Anpassung schafft Potenziale und Risiken. Insbesondere die reduzierten Flächenbedarfen für den Kfz-Verkehr aufgrund der Einbahnstraßenregelung schaffen Potenziale für den Umbau des Straßenraum

zugunsten des Fuß- und Radverkehr. Infolge der Prägung des derzeitigen Verkehrsaufkommens durch den Quell- und Zielverkehr der Innenstadt (z.B. mit Ziel Binnenseeparkplatz) sowie der touristischen Verkehre in Richtung Steinwarder und Ferienpark führen zu Verlagerungen. Dabei handelt es sich insbesondere um die Verkehre mit Ziel östlich der Innenstadt. Diese Verkehre verlagern sich zusätzlich auch die Achse Lauritz-Maßmann-Straße, nördliche Bergstraße, Schmiedestraße und Wendstraße. Die folgende Abbildung 93 visualisiert diesen Effekt. Für eine konkrete Abschätzung und Quantifizierung der tatsächlichen Verlagerungseffekte wären jedoch weitergehende Analysen erforderlich. Die Abbildung veranschaulicht jedoch deutlich, dass die Einführung der Einbahnstraßenregelung zwar zu einer (deutlichen) Entlastung im Bereich Hafenstraße und Kiekut führt. Gleichzeitig werden andere Straßenzüge jedoch in vergleichbarer Größenordnung zusätzlich belastet.

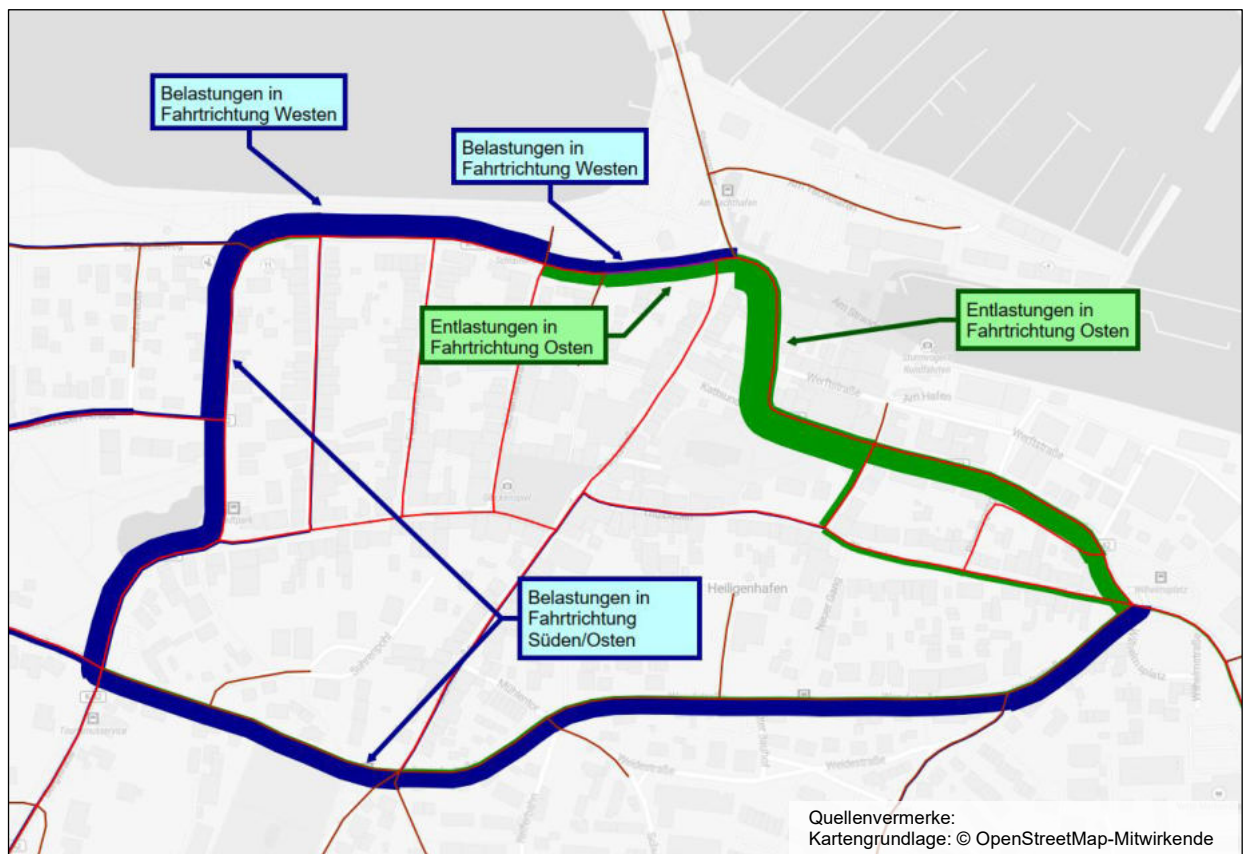


Abbildung 93: Abschätzung möglicher Verkehrslagerungseffekte aufgrund der Einbahnstraßenregelung ohne zusätzliche Maßnahmen (eigene Darstellung)

Die Abwicklung der Verkehrsverlagerungen am Kreisverkehr Wilhelmsplatz ist voraussichtlich ohne zusätzliche Defizite möglich. Auch am Knotenpunkt Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen schaffen die Entlastungen Potenziale für einen Umbau des Knotenpunktes zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Am Knotenpunkt Am Strande / Eichholzweg / Lauritz-Maßmann-Straße und an der lichtsignalgeregelten Kreuzung Bergstraße / Schmiedestraße / Lütjenburger Weg wäre jedoch eine Überprüfung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit zu empfehlen. Für den Knotenpunkt Am Strande / Eichholzweg / Lauritz-Maßmann-Straße schlägt das Innenstadtverkehrskonzept einen Umbau in einen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 26 m vor. Dieser Umbau wird voraussichtlich geeignet sein, die zu erwartenden Verkehrsaufkommen mit einer ausreichenden Verkehrsqualität zu bewältigen. Der vorgeschlagene Außendurchmesser von 26 m sollte im Rahmen vertiefender Planungen jedoch insbesondere in Bezug auf die Befahrbarkeit mit dem maßgebenden

Bemessungsfahrzeug geprüft werden. Bei größeren Fahrzeugen (z.B. Last- oder Sattelzug bzw. Gelenkbus) ist gegebenenfalls eine Vergrößerung auf 30 m erforderlich. Eine geometrische Vorprüfung auf Grundlage eines Luftbildes lässt die Umsetzbarkeit erwarten, jedoch mit einem erheblichen zusätzlichen Flächenbedarf am nördlichen Fahrbahnrand.

Die Lichtsignalanlage Bergstraße / Schmiedestraße / Lütjenburger Weg wird mit zusätzlichen Verkehren in einem linksabbiegenden Verkehrsstrom belastet. Dies führt abhängig von der konkreten Lichtsignalsteuerung und den tatsächlichen Verkehrsstärken oft zu Problemen im Verkehrsablauf. Die fahrgeometrische Prüfung der Befahrbarkeit zeigte zudem bereits gewisse Anpassungsbedarfe.

In Bezug auf die überregionale Erreichbarkeit der Stadt Heiligenhafen ist insbesondere der Bau der festen Fehmarnbeltquerung und die damit zusammenhängenden Anpassungen im Straßennetz relevant. Insbesondere der Ausbau der B 207 zwischen Heilighafen-Ost und Puttgarden inklusive des beabsichtigten Neubaus der Fehmarnsundquerung verbessert die Verbindung nach Fehmarn und darüber hinaus. Dies gilt gleichermaßen auch für den Radverkehr. Die Fehmarnsundbrücke soll erhalten bleiben und zukünftig dem langsamen Verkehr dienen. In Richtung Süden sind hingegen derzeit keine grundsätzlichen Aus- und Umbaumaßnahmen im Autobahnnetz bekannt.

Zur Entlastung der Wohngebiete soll das Kfz-Verkehrsaufkommen weiterhin auf ein Netz der Hauptverkehrsstraßen konzentriert werden. Dies erfordert, dass die Strecken im Hauptverkehrsstraßennetz die attraktiveren oder kürzeren Verbindungen bieten, in denen kürzere Reisezeiten als im Erschließungsstraßennetz realisiert werden. Insofern soll und muss auch zukünftig gelten, dass die zulässigen Geschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz oberhalb der Geschwindigkeiten im Erschließungsstraßennetz liegen sollen. Eine kleinräumige Reduzierung der Geschwindigkeiten an Gefahrenstellen oder im Umfeld besonderer Einrichtung (Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen) sind unabhängig davon aber stets möglich bzw. im Einzelfall zu prüfen. So kann beispielsweise auch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit über das unmittelbare Schulumfeld hinaus zu einer besseren Verträglichkeit zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr beitragen. Dies gilt auch für den Bereich Hafenstraße und Kiekut in dem die Geschwindigkeiten auf beispielsweise 30 km/h oder im Sinne eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf 20 km/h reduziert werden sollte.

Verkehrsführung in der Innenstadt:

Die Verkehrsführung der Innenstadt wurde bereits im Innenstadtverkehrskonzept sowie im Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt umfassend beschrieben und erläutert. Hierbei lag ein besonderer Fokus auf der Führung von Fußgängern und Radfahrern. Das Gebiet der Innenstadt ist bereits stark für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch zahlreiche Einbahnstraßen und eine Fußgängerzone eingeschränkt. Der Marktplatz bildet zudem eine Barriere, die eine Ost-West-Verbindung für den MIV ausschließt. Die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs sollte auch zukünftig gewährleistet sein.

Zur weiteren Umgestaltung der Innenstadt wird vorgeschlagen, einen wesentlichen Teil der Innenstadt als Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) auszuweisen, um Radverkehr und Kfz-Verkehr mit gleichen Geschwindigkeiten zu führen und eine höhere Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr zu erreichen. Zudem wird empfohlen, das Einbahnstraßennetz auf die Poststraße auszuweiten und den Thulboden östlich der Poststraße nur für Anlieger freizugeben. Dies soll eine Verkehrsberuhigung in diesem Bereich bewirken. Die vorhandenen Tempo-30-Zonen sind in Abbildung 94 nicht dargestellt, sollen aber im Vergleich zum Bestand auch nicht verändert werden.

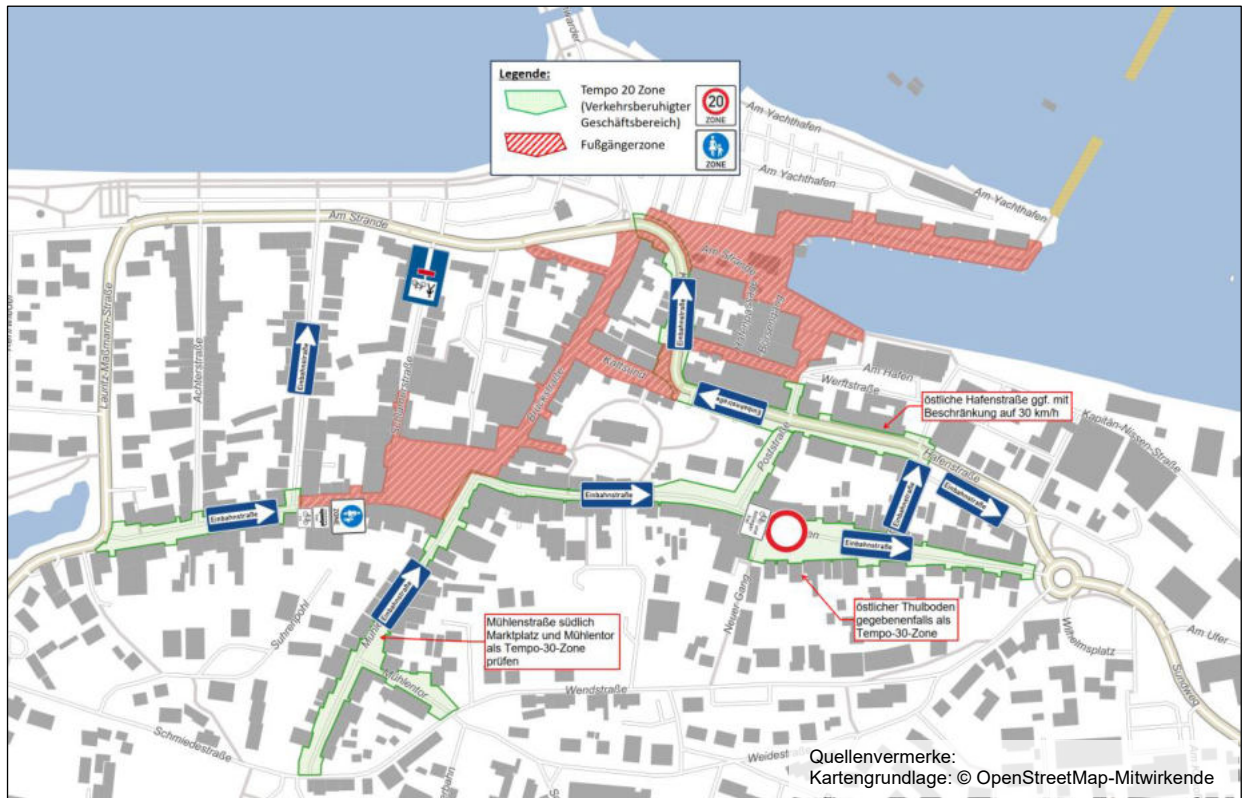


Abbildung 94: Verkehrsführung in der Innenstadt (eigene Darstellung)

Lösungsansätze für die zukünftige Quartiersentwicklung:

Eine besondere Form verkehrssparender Siedlungsstruktur ist das autoreduzierte Wohnen, das in zwei Varianten umgesetzt werden kann: „stellplatzfreies Wohnen“ und „autofreies Wohnen.“ Beim stellplatzfreien Wohnen sind Pkw-Besitz und -Nutzung gestattet, jedoch befinden sich die Stellplätze in Quartiersgaragen und nicht in unmittelbarer Nähe zur Wohnung. Beim auto-freien Wohnen verpflichten sich die Bewohner vertraglich, auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Ein weitgehender oder vollständiger Verzicht auf ein eigenes Auto erfordert eine umfassende Nahversorgung gemäß dem Konzept der „Stadt der kurzen Wege.“ Da Autobesitz und -nutzung oft durch Bequemlichkeit und andere gesellschaftliche Faktoren motiviert sind, müssen auto-reduzierte Wohngebiete eine attraktive Umgebung bieten, die diese Bedürfnisse kompensiert. Größere Nachbarschaften mit autofreien Aufenthaltsflächen und einer verkehrsarmen Gestaltung sind hierfür besser geeignet als einzelne Grundstücke. Darüber hinaus müssen auch geeignete Alternativen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung stehen. Insbesondere müssen attraktive Radverkehrsverbindungen sowie eine qualitativ hochwertige Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet sein/werden.

In Heiligenhafen ist das Potenzial für autoarmes Wohnen voraussichtlich eher gering, da die Stadtstruktur voraussichtlich auch noch über einen längeren Zeitraum als autoaffin zu bewerten sein wird. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass einzelne Vorhaben ohne eigene Stellplätze bzw. ohne eigene Stellplätze in unmittelbarer Nähe realisiert werden. In diesem Fall muss jedoch sichergestellt sein, dass die privaten Parkraumbedarfe nicht nur in den öffentlichen Raum verlagert werden. Insofern sollte in dieser Situation immer ein kleinräumiges Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt werden, dass den vollständigen Verzicht auf den privaten Pkw ermöglicht.

5.5.2 Parkraumkonzept

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein zentraler Bestandteil einer integrierten Stadtentwicklung und zielt darauf ab, Parkflächen bedarfsgerecht bereitzustellen und effizient zu nutzen. Durch eine gezielte Parkraumplanung lassen sich die Verkehrsmittelwahl und die Qualität des Verkehrsablaufs positiv beeinflussen. Ein gut durchdachtes Parkraummanagement gewährleistet die Erreichbarkeit für Bewohner, Kunden sowie Gewerbe und reduziert zugleich die Verkehrsbelastung durch die Verringerung des Parksuchverkehrs. Gleichzeitig ermöglicht es eine gezielte Steuerung der Parkraumnachfrage in sensiblen städtischen Bereichen und fördert eine ressourcenschonende Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Ziel des Parkraumkonzepts ist es, die Anforderungen an Effizienz, Umweltfreundlichkeit und soziale Gerechtigkeit in einem städtischen Umfeld in Einklang zu bringen.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowohl für Bewohner als auch für Kunden und Besucher zu verbessern. Durch eine höhere Umschlaghäufigkeit von Parkflächen wird der Parkdruck reduziert und der damit verbundene Suchverkehr verringert. Voraussetzung für solche Maßnahmen ist ein hoher Parkdruck sowie eine spürbare Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen. Zudem müssen diese Maßnahmen verkehrlich begründet sein, da eine ausschließlich einnahmeorientierte Gebührenerhebung rechtlich unzulässig wäre.

Ein Handlungsansatz für die Parkraummanagement ist in Abbildung 95 dargestellt, mit denen zur Erfüllung stadt- und verkehrsplanerischer Zielsetzungen das Angebot an Parkmöglichkeiten nach Menge-, Betriebsform und räumlicher Zuordnung die Nachfrage nach Parkraum gesteuert werden kann.



Abbildung 95: System des Parkraummanagements [35]

Neben dem zentralen innerstädtischen Bereich sind insbesondere auch die Wohngebiete im Rahmen einer Parkraumkonzeption zu betrachten, wobei das öffentliche und das private Parkraumangebot zusammen betrachtet werden sollte. Das Parkraumkonzept soll zudem einen Beitrag leisten, dass die privaten Parkraumbedarfe zukünftig in stärkerem Maße auch auf privaten Flächen gedeckt werden können.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Bestandsanalyse zwei maßgebende Informationen erhoben bzw. dargestellt:

1. Die Stadt Heiligenhafen verfügt über ein grundsätzlich ausreichendes Parkraumangebot im Innenstadtbereich und im touristisch geprägten Bereich um den Binnensee. Zeitweise Aus- und Überlastungen treten insbesondere in den Sommermonaten während der Hauptzeiten des Tourismus auf.
2. Das aktuelle Parkraumbewirtschaftungskonzept weist eine Vielzahl unterschiedlicher Regelung auf. Beispielsweise weist der Parkplatz an der Hafenstraße eine Parkdauerbeschränkung auf zwei Stunden auf (0,5 €/30 min), unmittelbar daneben in der nördlichen Poststraße gilt eine Parkdauerbeschränkung auf 30 min mit Parkscheibe. Der Parkplatz Kapitän-Willi-Freter-Platz weist eine Parkdauerbeschränkung von drei Stunden (1,0 €/30 min) auf, wohingegen gegenüber am Binnenseeparkplatz entweder eine Parkdauerbeschränkung von 3 Stunden mit Parkscheiben oder keine Beschränkung gelten.

Diese Ergebnisse der Bestandserhebung sind zwischenzeitlich überholt. Mit der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Stadt Heiligenhafen (Parkgebührenverordnung) vom 29. April 2025 (gültig ab 1. Mai 2025) wurde die Parkraumbewirtschaftung neu organisiert. Es werden 17 unterschiedliche Bereiche definiert, in denen eine Bewirtschaftung des Parkraums mit sieben unterschiedlichen Regelungen zur preislichen Steuerung der Parkraumnachfrage erfolgt.

- Parkdauerbeschränkung bis zu 2 Stunden 0,5 €/30 min
- Parkdauerbeschränkung bis zu 3 Stunden 1,5 €/30 min
- Parkdauerbeschränkung bis zu 4 Stunden 1,5 €/30 min
- Parkdauerbeschränkung bis zu 8 Stunden 1,5 €/30 min, jedoch max. 9,0 €
- monatliche Gültigkeit 35 €/Monat
- Parkdauerbeschränkung bis zu 8 Stunden 0,5 €/30 min
- Parkdauerbeschränkung bis zu 12 Stunden 9,0 € (Tageskarte)

Darüber hinaus ist festzustellen, dass insbesondere im Hafenbereich, nördlich der Innenstadt und in den touristisch geprägten Bereichen zusätzlich eine Vielzahl an privaten und teilweise zugangsbeschränkten Abstellanlagen für Gäste vorhanden sind.

Ein Parkraumkonzept sollte zwar immer für das gesamte Parkraumangebot gelten. Die konkrete Parkraumbewirtschaftung richtet sich hingegen vorrangig an das öffentliche Angebot. Als Grundsätze sollen dabei gelten:

- Einfachheit / Klarheit
 - Ziel ist die Herstellung einer möglichst einfachen und nachvollziehbaren Ausweisung unterschiedlicher Regelungen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen.
- Auffindbarkeit
 - Das Parkraum- bzw. -bewirtschaftungskonzept soll eine gute Auffindbarkeit der Parkmöglichkeiten möglichst ohne Parksuchverkehr gewährleisten.

- Steuerungswirkung
 - Das Bewirtschaftungskonzept soll einen Beitrag zu Steuerung der Verkehrsnachfrage im Stadtgebiet ermöglichen und gleichzeitige die Parkraumnachfrage auf dafür vorgesehene Räume konzentrieren.

Zur Erreichung dieser Ziele ist eine Definition von Parkzonen erforderlich, die eine nutzerbezogene (Bewohner, Kunden, Beschäftigte, Gäste) und regelungsbasierte Steuerung (mit oder ohne Bewirtschaftung, Parkdauer, Preis usw.) ermöglichen.

Grundsätzlich ist es wünschenswert, die Tages- und die Mehrtagestouristen bereits an den Stadträndern „abzufangen“. Die Konzentration der Ferienunterkünfte im Ferienpark sowie nördlich des Binnensees, mit dem bereits im Bestand vorhandenen und in der Regel auf die Nutzung durch die Gäste beschränkten Parkraumangebot, lassen die Wirksamkeit eines alternativen Parkraumangebots jedoch als kaum durch- bzw. umsetzbar erscheinen. Lediglich wenn das vorhandene private Parkraumangebot zurückgebaut werden könnte, wäre eine Verlagerung dieser Parkraumbedarfe an den Stadtrand denkbar. Das Linienkonzept für den Stadtbusverkehr berücksichtigt an der Autobahnanschlussstelle Heiligenhafen Ost einen Mobilitätshub, der sich insbesondere an die Parkraumbedarfe der Mehrtagesgäste und nur in geringerem Umfang an Tagesgäste richtete. In Verbindung mit der festen Fehmarnbeltquerung ist gegebenenfalls mit einer (weiteren) Zunahme von Tagestouristen aus Fehmarn bzw. Dänemark zu rechnen, sodass eine gewisses Parkraumangebot an dieser Stelle mit einer attraktiven Anbindung an die Innenstadt dennoch empfehlenswert ist.

Am Höhenweg wird hingegen eine zusätzliche Abstellanlage für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen, der sich insbesondere an die Tagesgäste richten soll. Auch dieses Angebot soll gut mit dem Stadtbusverkehr sowie mit ergänzenden Angeboten im Radverkehr an die Innenstadt angebunden werden.

Die fortgeschriebene Parkgebührenordnung entspricht grundsätzlich den Zielen „Auffindbarkeit“ und „Steuerungswirkung“. Wünschenswert für die Zukunft wäre aber eine weitere Vereinfachung der Parkgebührenregelungen.

Abbildung 96 zeigt einen Vorschlag mit vier Parkzonen. Im Innenstadtbereich stehen die Bedarfe der Kunden, der Gäste und der Bewohner im Vordergrund. Eine Berücksichtigung von Beschäftigten als weitere Nachfragegruppe im öffentlichen Straßenraum ist nicht vorgesehen. Die aktuelle Parkgebührenordnung sieht hier derzeit 4 unterschiedliche Regelungen mit einer Parkdauerbeschränkung von 2h (und 0,5 €/30 min) bis 3h (und 1,5 €/30 min) vor sowie zwei Sonderregelung im Bereich Parkhaus am Stadtgraben. Hier sollten insbesondere die Gebühren und die Parkdauer harmonisiert werden (beispielsweise max. 2h und 1,5 €/30 min oder als Kompromiss 2h und 1,0 €/30 min). Die Parkraumbewirtschaftung sollte grundsätzlich für alle Straßen innerhalb der Zone gelten. Parkerleichterungen für Bewohner sind insbesondere in der Achterstraße, Fischerstraße und Schlamerstraße in der südlichen Mühlenstraße und östlichen Thulboden zu empfehlen. Ergänzend zu diesem Angebot könnte an der Hafenstraße und ggf. am Kapitän-Willi-Freter-Platz eine „Brötchentaste“ berücksichtigt werden, die das Parken mit Parkschein für z.B. 15 min kostenfrei ermöglicht. Die Regelung sollte nicht im Umfeld des Marktplatzes umgesetzt werden.

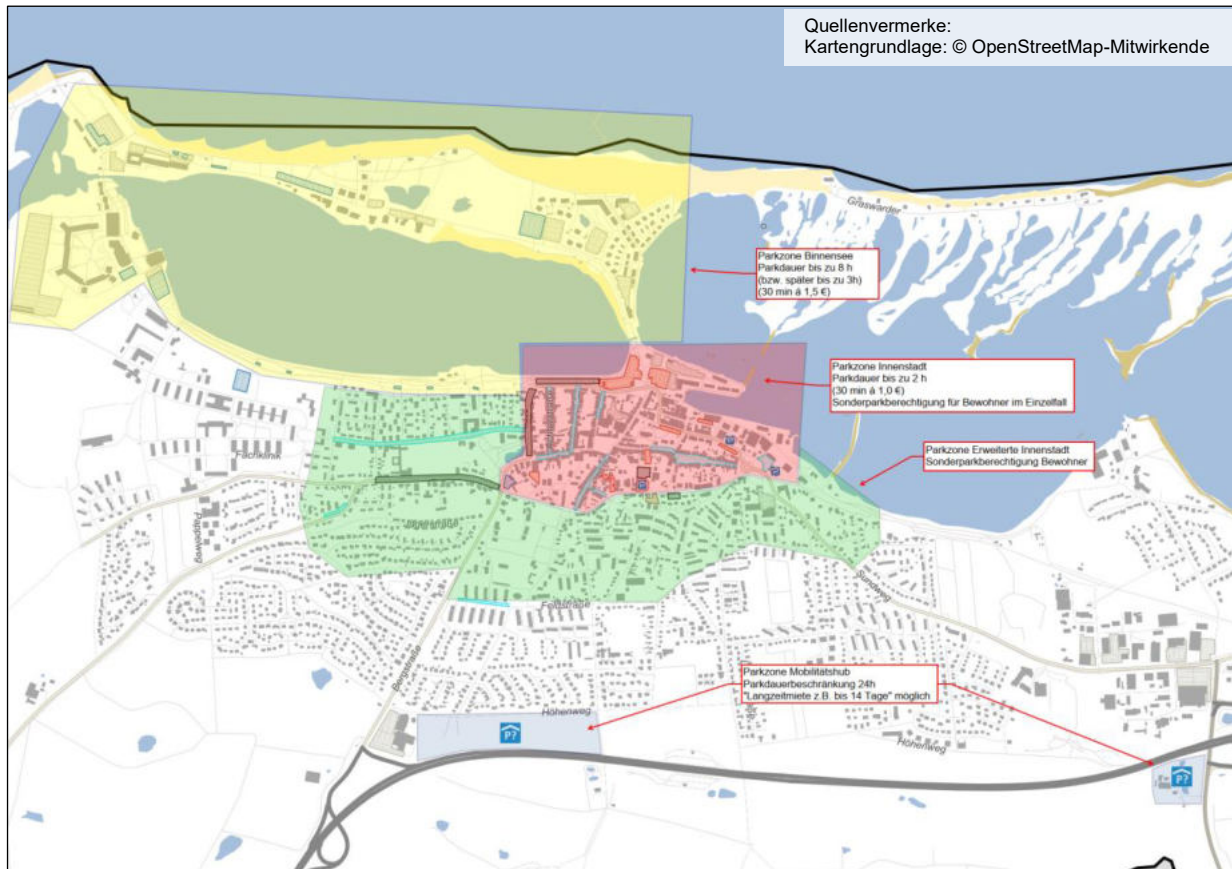


Abbildung 96: Parkraumbewirtschaftungszonen (eigene Darstellung)

Auch im touristisch geprägten Bereich um den Binnensee bzw. insbesondere nördlich des Binnensees sind nach der Fortschreibung der Gebührenordnung unterschiedliche Regelungen vorhanden. Die Parkzone Binnensee schlägt auch hier eine Harmonisierung mit einer Parkdauerbeschränkung auf maximal drei Stunden und einen Preis von 1,5 €/30 min vor. Der Parkplatz für Wohnmobile ist zu erhalten. Derzeit liegt die zulässige Parkdauer bei 4 bis 8h im Umfeld des Binnensee. Spätestens mit einer Realisierung eines größeren Parkraumangebots an den Stadträndern sollte die Parkdauer hier deutlich auf maximal 3h reduziert werden.

Die Anpassung / Ausweitung einer Parkraumbewirtschaftung führt in der Regel auch zu einer räumlichen Verlagerung der Parkraumnachfrage in die angrenzenden Wohnquartiere. Aus diesem Grund wird die Parkraumzone „erweiterte Innenstadt“ empfohlen, in der das Parken im öffentlichen Straßenraum nur noch mit einer entsprechenden Parkberechtigung für Bewohner möglich sein soll. Die Sonderparkberechtigung sollte nur dann erteilt werden, wenn keine Stellplätze auf eigenem Grund vorhanden sind und auch nicht mit einem zumutbaren Aufwand geschaffen werden können. Im Weiteren wäre zu prüfen, ob Feriengäste ebenfalls eine zeitlich beschränkte „Bewohnerparkerlaubnis“ erhalten können, wenn sie eine Ferienwohnung innerhalb der erweiterten Innenstadt nutzen.

Schließlich wird die Parkzone Mobilitätshubs empfohlen. In diesem Bereich soll das Parken allerdings nicht nennenswert beschränkt werden. Es wäre lediglich zu prüfen, wie „unerwünschtes“ Parken in diesen Bereich unterbunden werden kann. Als unerwünschtes Parken sind hier Ausweichverkehre aus dem Autobahnbereich (Ruhezeiten), Wohnmobile von Gästen und Parkbedarfe der Bewohner im Stadtgebiet, die auf eigenem Grund nicht bewältigt werden können, zu verstehen (Zweit- oder Drittfahrzeuge, Anhänger, Wohnmobile).

Neben der Ausweisung der geänderten und harmonisierten Parkzonen wäre auch eine konsequente Überwachung des Parkraums zu empfehlen. Nur eine möglichst umfassende Überwachung der angeordneten Regel kann die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung sicherstellen. Zudem sollten die Gäste der Stadt frühzeitig über die Parkraumregelungen informiert werden. Dies bedeutet, dass bereits an den Abfahrten der Autobahnen auf die kostenfreien Parkstände in der Nähe der Ausschlussstellen hingewiesen wird. Auf eine Angabe/Ausweisung freier Parkstände im Innenstadtbereich sollte an dieser Stelle verzichtet werden. Im Weiteren sollten die maßgebenden Parkplätze im Umfeld der Innenstadt mit statischen Wegweisern ausgeschildert werden. Eine entsprechende Wegweisung ist insbesondere am Kreisverkehr Wilhelmsplatz sowie an den Knotenpunkten Bergstraße / Schmiedestraße / Lütjenburger Weg, Lauritz-Maßmann-Straße / Am Strande / Eichholzweg und Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen zu empfehlen. Zwar wäre an diesen Stellen auch eine dynamische Anzeige mindestens mit „frei / besetzt“ oder idealerweise mit einer Angabe der freien Parkplätze wünschenswert. Dies würde aber auch die Erfassung der Zu- und Ausfahrten an den Parkplätzen bzw. andere technische Maßnahmen zur Erfassung der Parkraumbeslegung erfordern. Aus gutachterlicher Sicht und aufgrund des insgesamt nicht vollständig ausgelasteten Parkraums erscheint eine Ausweisung der aktuell freien Parkstände jedoch nicht zwingend erforderlich.

Die Erläuterungen im Abschnitt 5.5.1 haben die möglichen Verlagerungseffekte aufgrund der beabsichtigten Einbahnstraßenregelung im Bereich westliche Hafenstraße / Kiekut dargestellt. Dieses Verlagerungspotenzial ist auch auf die Lage der Parkplätze Am Binnensee (418 Parkstände) und Am Jachthafen (120 Parkstände) zurückzuführen. Die Verlagerungseffekte können somit durch eine Anpassung des Parkraumangebotes abgeschwächt werden. Eine vollständige Kompensation durch eine Anpassung des Parkraumangebotes ist aber nicht möglich. Dazu wäre ein zusätzliches Parkraumangebot östlich der Innenstadt zu empfehlen. Nach Angaben der Stadt gibt es zwei Potenzialflächen an der Hafenstraße bzw. am Wilhelmsplatz. Am Wilhelmsplatz handelt es sich um die Flächen des (ehemaligen) Busdepots sowie den unmittelbar angrenzenden Parkplatz am Wilhelmsplatz. Insgesamt stünde hier eine Fläche von rund 6.000 m² zur Verfügung (inkl. des vorhandenen Parkplatzes). Überschlüssig könnten hier rund 200 bis 240 Parkstände entstehen. Eine weitere Potenzialfläche befindet sich an der Hafenstraße zwischen Zollstraße und Röwersgang. Auf einer Grundfläche von ca. 1.800 m² könnten hier ca. 60 bis 70 Parkstände auf einer Ebene entstehen. Als dritte innenstadtnahe Potenzialfläche wäre die bereits heute als Parkplatz genutzte Fläche Am Stadtgraben zu nennen (insgesamt ca. 5.000 m² zwischen Wendstraße und Thulboden).

Der im städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt vorgesehene Bau eines Parkhauses auf dem Kapitän-Willi-Freter-Platz wird – wie bereits in Abschnitt 5.1 ausgeführt – nicht empfohlen. Die Umsetzung eines solchen Vorhabens würde zu einer Ausweitung des verkehrlichen Angebots im Hafenbereich führen, was den übergeordneten Zielsetzungen einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und einer Aufwertung des öffentlichen Raums in diesem Bereich widerspricht. Auch Abschnitt 5.6 thematisiert die bestehende Parkplatzsituation und liefert ergänzende Lösungsvorschläge im Hinblick auf die künftige Entwicklung des ruhenden Verkehrs.

Während am Wilhelmsplatz und im Bereich Am Stadtgraben somit ein nennenswertes ebenerdiges Parkraumangebot geschaffen werden könnte, müsste an der zweiten Potenzialfläche ein Parkhaus mit voraussichtlich drei Parkebenen für ein vergleichbares Angebot entstehen. Allerdings wird die Fläche Am Stadtgraben bereits im Bestand als Parkplatz (inkl. Parkpalette in einem Teilbereich) genutzt, sodass auch hier ein Parkraumangebot mit mehreren Ebenen erforderlich wäre.

In Bezug auf die Erschließung wäre für die Fläche am Wilhelmsplatz eine Trennung des Busbetriebes und der Zu-/ Ausfahrt zum Parkplatz/Parkhaus zu empfehlen, sodass eine Anbindung über die

Straße Am Ufer zu prüfen wäre. Für die Potenzialfläche an der Hafenstraße bestehen keine grundsätzlichen Einschränkungen in Bezug auf die Lage der Zufahrt. Eine Zufahrt über die Zollstraße oder die Werftstraße ist ebenso möglich wie eine direkte Anbindung über die Hafenstraße. Die Fläche Am Stadtgraben sollte auch zukünftig (wie im Bestand) über die Wendstraße angebunden werden. Die Anbindung der vorhandenen Grundstücke und der privaten Stellplätze in diesem Bereich muss auch zukünftig uneingeschränkt gewährleistet sein.

Aktuelle Forschungsergebnisse zeigen, dass Parkplätze unmittelbar vor Geschäften in der Regel nicht förderlich sind. Dies wird aus einer Analyse der Ladenmieten im Verhältnis zur Entfernung zu Stellplätzen/Parkständen abgeleitet. In Straßenräumen mit vielen Parkständen sind niedrigere Ladenmieten ermittelt worden. Auch das Vorhandensein von Stellplätzen am Geschäft (oder in Tiefgaragen) wird eher negativ bewertet. Dies wird mit der niedrigen Attraktivität der Straßenräume bei einem umfassenden Parkraumangebot und mit weniger belebten Straßenräumen bei einem umfassenden öffentlichen und privaten Parkraumangebot in unmittelbarer Nähe begründet. Entfernung zwischen 300 und 500 m werden hingegen eher als positiv in Bezug auf Attraktivität und Belebtheit angesehen. Die Entfernungen zur Innenstadt sind mit rund 450 m von der Hafenstraße noch akzeptabel. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des attraktiven Wegs in die Innenstadt nach der Umgestaltung der westlichen Hafenstraße und Kiekut und der vielfältigen Einzelhandels- und gastronomischen Nutzungen im unmittelbaren Umfeld des Weges. Die Entfernung der Fläche am Wilhelmsplatz bis zum Marktplatz ist mit über 600 m bereits recht groß. Die Eignung als „Innenstadt-parkplatz“ für Kunden und Gäste der Stadt ist damit eingeschränkt. Die Fläche Am Stadtgraben weist die geringsten Entfernungen zur Innenstadt auf (ca. 300 m). Auch hier ist eine hohe Attraktivität auf dem Weg in die Innenstadt gewährleistet.

Die Flächen an der Hafenstraße und insbesondere die Fläche Am Stadtgraben weisen jedoch auch Nutzungskonkurrenzen auf. Am Standort Am Stadtgraben sind weitere Nutzungen vorgesehen. Neben einem gewissen Wohnangebot sollen auch gewerbliche und kulturelle Angebote geschaffen werden. Diskutiert werden hier ein Ärztehaus, ein Ersatzstandort für die Stadtbücherei und gegebenenfalls ein Veranstaltungsort, die jeweils zusätzliche eigene Parkraumbedarfe auslösen. Zudem sollen in diesem Bereich auch die Parkplätze Alter Bauhof und der Tränkeparkplatz entfallen. Nach derzeitigem Kenntnisstand sollen hier Wohnnutzungen entstehen (teilweise ohne eigenes bzw. nur mit geringem Stellplatzangebot). Aus gutachterlicher Sicht erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Nutzung der Flächenpotenziale am Wilhelmsplatz, trotz der Entfernung zur Innenstadt, am besten geeignet zur Schaffung eines Parkraumangebotes.

Ein weiterer Bewertungspunkt wäre die Nutzbarkeit des Parkraumangebotes bei verändertem Parkraumbedarfen. Insbesondere bei einem zukünftig abnehmenden Parkraumbedarf z.B. aufgrund eines fortgesetzten Bedeutungswandels der einzelnen Verkehrsmittel oder aber auch durch eine zunehmende Verteuerung der privaten (Auto-) Mobilität, sind Parkbauten und insbesondere Tiefgaragen kaum einer anderen Nutzung zuzuführen. Lediglich bei Parkhäusern/Parkpaletten, die bereits während der Planungsphase die Nachnutzbarkeit mitdenken, wäre eine spätere Umnutzung beispielsweise für Wohnungen möglich (z.B. Gewährleistung einer ausreichenden Geschoßhöhe für Wohnnutzungen). Die Alternative wären reine Funktionsbauten, sofern diese mit einer entsprechenden Fassadengestaltung in das städtebauliche Umfeld integriert werden können. Diese müssten bei einer nachlassenden Nachfrage zurückgebaut und ersetzt werden. In Bezug auf die ökologische Gesamtbilanz weist dieser Ansatz jedoch Nachteile auf. Die Fläche am Wilhelmsplatz weist somit das größte Potenzial für einer Nachnutzung bei nachlassendem Parkraumbedarf, aber auch zur späteren Ergänzung des Angebotes auf.

Die Parkraumanalyse hat aber gezeigt, dass das Parkraumangebot im Innenstadtbereich derzeit als ausreichend bewertet werden kann und lediglich kleinräumige Überlastungen festzustellen sind. Ein zusätzliches Parkraumangebot erscheint daher nicht erforderlich. Bei der Schaffung eines neuen Angebots am östlichen oder südlichen Rand der Innenstadt sollten in gleicher Anzahl Parkstände an anderer Stelle entfallen. Bei einer Verlagerung von ca. 120 bis 150 Parkständen an den Wilhelmsplatz könnte somit der gesamte Parkplatz Am Jachthafen entfallen. Diese Flächen würden dann für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Denkbar wäre aber auch ein (teilweiser) Rückbau bzw. eine Umnutzung des Parkplatzes Am Binnensee im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. An diesen Stellen sollte ein Rückbau von Parkständen vorrangig nach städtebaulichen Gesichtspunkten erfolgen.

5.5.3 Elektromobilität

Das Thema Elektromobilität wird oft im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten oder als Treiber der Mobilitätswende diskutiert. Beispielhaft werden hier die geringeren Schallemissionen genannt. Darüber hinaus werden zumindest im Betrieb keine oder nur geringe Mengen an Schadstoffen emittiert (Reifenabrieb und Bremsstaub). Zu beachten ist dabei aber, dass ab einer Geschwindigkeit von 30 bis 50 km/h neben den Motorgeräuschen die Abrollgeräusche der Reifen zunehmend in den Vordergrund treten. Insofern ist die Elektromobilität „nur“ eine andere Antriebsform, sodass hier auch oft von der sogenannten Antriebswende gesprochen wird.

Elektromobilität ist aber gleichzeitig ein Weg zur klimaneutralen Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse. In der jüngeren Vergangenheit haben sich zahlreiche unterschiedliche technologische Ansätze entwickelt, die mehr oder weniger stark auf elektrische Antriebsenergie setzen.

Die sogenannte Mild-Hybrid-Technologie nutzt dabei die elektrische Energie, die im Fahrzeug selbst erzeugt wird (z.B. Bremsenergieerückgewinnung) und verzichtet daher auf die Möglichkeit einer externen Aufladung der Fahrzeugbatterie(n). In der Regel ist mit diesen Fahrzeugen ein rein elektrischer Betrieb nicht oder nur für sehr kurze Strecken (z.B. beim Ein- oder Ausparken) möglich.

Im Gegensatz dazu ist sowohl mit Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen ein vollelektrischer Betrieb möglich. Auch wenn die vollelektrische Reichweite der Fahrzeuge noch nicht die hohen Reichweiten und die vergleichsweise kurzen Nachtank- bzw. Nachladezeiten gewährleisten können, sind insbesondere in den letzten Jahren deutliche Verbesserungen in diesem Zusammenhang erreicht worden.

Neben den unterschiedlichen Antriebkonzepten haben sich in der Vergangenheit auch unterschiedliche Lademöglichkeiten etabliert. Zwar sind die Steckerformen inzwischen standardisiert. Unterschieden wird insbesondere in Bezug auf das Stromsystem und die erreichbare Ladeleistung. Insbesondere bei Gleichstromsystemen sind deutlich höhere Ladeströme und damit kürzere Ladezeiten möglich.

Nicht zuletzt ist bei diesem Thema aber auch das Ziel der Bundesregierung zu berücksichtigen. Das erklärte Ziel der Bundesregierung ist es, dass bis zum Jahr 2030 rund 15 Millionen elektrische Pkw zugelassen sind [36]. Dies entspricht einem Anteil von rund 30 % des derzeitigen Pkw-Bestands. In diesem Zusammenhang muss auch die notwendige private und öffentliche Ladeinfrastruktur ausgebaut werden.

Einen wesentlichen Beitrag zu dieser Entwicklung muss die private Ladeinfrastruktur leisten. Die Rahmenbedingungen für den Neubau und die Renovierung bestehender Gebäude definiert das

Gesetz zum Ausbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) [37]. Dieses definiert, dass beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen jeder Stellplatz mit der erforderlichen Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden muss. Bei Nicht-Wohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen muss mindestens jeder Dritte Stellplatz ausgestattet werden. Für die Renovierung von Gebäuden gelten ähnliche Anforderungen, wobei die Renovierung den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes betreffen muss. Die Anzahl der Stellplätze ist bei der Renovierung höher definiert als beim Neubau. Zudem fordert das Gesetz bei Wohngebäuden nur die erforderliche Leitungsinfrastruktur. Die Herstellung eines Ladepunktes ist nicht vorgesehen. Bei Nicht-Wohngebäuden wird hingegen immer die Herstellung mindestens eines Ladepunktes gefordert.

Eine rein private Ladeinfrastruktur ist jedoch nicht ausreichend, sodass zusätzlich auch öffentliche Lademöglichkeiten geschaffen werden müssen. Zwar gibt es in Heiligenhafen bereits einige Ladepunkte (z.B. am Kapitän-Willi-Freter-Platz, an den Verbrauchermärkten/Discountern im östlichen Gewerbegebiet am Sundweg oder auch im Bereich der Hotels an der Seebrückenpromenade). Die Ladepunkte weisen Ladeleistungen bis zu 300 kW auf. Die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte erscheint für die Zukunft aber noch nicht ausreichend.

Die HanseWerk AG hat daher bereits im Jahr 2022 eine Präsentation erarbeitet und der Stadt Heiligenhafen zur Verfügung gestellt. Darin werden insgesamt 15 Standortvorschläge teilweise auf öffentlichen und privaten Flächen definiert (vgl. Abbildung 97).

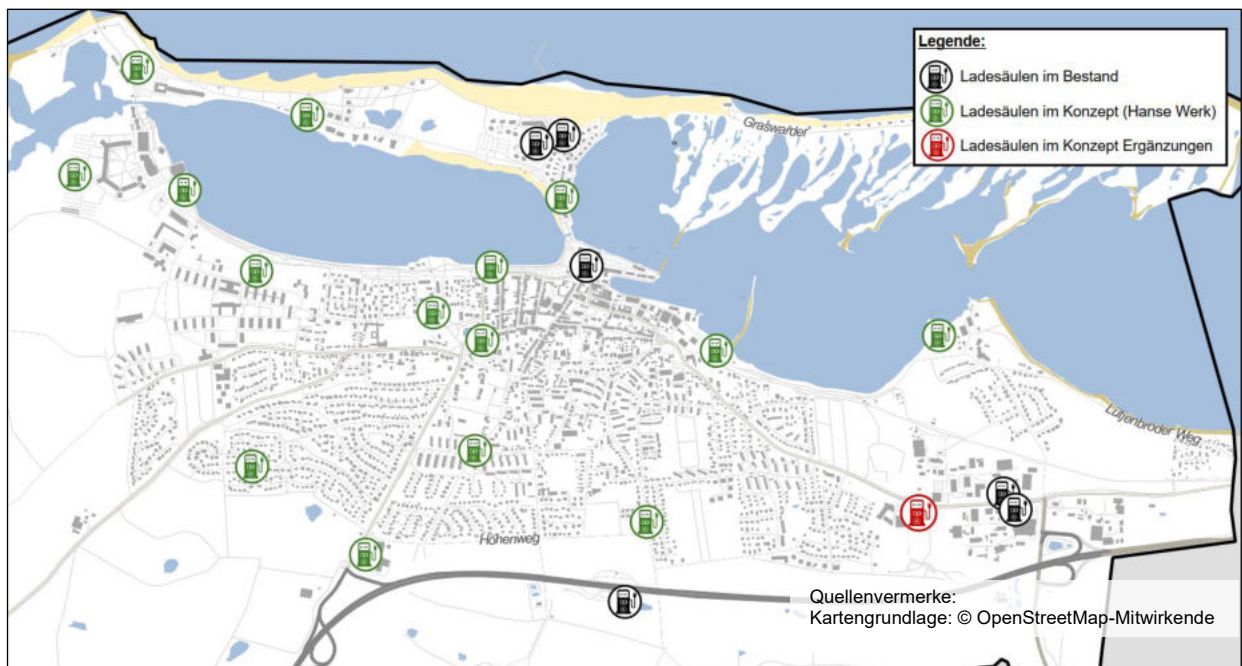


Abbildung 97: Darstellung der bestehenden und empfohlenen E-Ladestandorte Nach [38] (eigene Darstellung)

Die Standortvorschläge im unmittelbaren Umfeld des Binnensees bzw. an der Ostsee mit einem Fokus auf touristische Verkehre sind uneingeschränkt nachvollziehbar. Grundsätzlich ist auch ein gewisses Angebot in Wohngebieten zu empfehlen, wobei der Schwerpunkt hier im Bereich von Mehrfamilienhäusern liegen sollte, die nicht über private Stellplätze verfügen. Die Standorte in Einfamilienhaussiedlung (z.B. an der Rubinstraße, am Höhenweg oder Am Wachtelberg sollten hingegen mit

geringer(er) Priorität umgesetzt werden. Denkbar und wünschenswert wäre ein zusätzliches Angebot im Bereich der Warderschule.

Grundsätzlich ist es empfehlenswert, bei öffentlichen Parkflächen mit mehr als zehn Parkständen mindestens einen Ladepunkt für Elektrofahrzeuge vorzusehen. So kann dem wachsenden Bedarf an Ladeinfrastruktur Rechnung getragen und die Attraktivität der Elektromobilität gesteigert werden. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass auch an kleineren dezentralen Standorten ein Grundangebot an Lademöglichkeiten vorhanden ist, was besonders für Nutzer ohne private Ladeoption wichtig ist.

5.5.4 Einzelmaßnahmen

Die notwendigen Maßnahmen aufgrund der Änderung der Widmung zwischen den Straßenachsen Hafenstraße / Kiekut / Am Strande / Lauritz-Maßmann-Straße / nördliche Bergstraße und Wendstraße / Schmiedestraße wurden bereits im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Innenstadtkonzept sowie im städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt bzw. im Nachgang zu diesen Konzepten erarbeitet und betreffen vorrangig den Knotenpunkt Bergstraße / Schmiedestraße / Wendstraße (Gewährleistung der Befahrbarkeit).

Darüber hinaus schafft die Einführung einer Einbahnstraßenregelung aber auch Umbaupotenziale in der westlichen Hafenstraße, Kiekut und am Knotenpunkt Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen. Die folgenden Abbildungen zeigen mögliche Konzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bei Gewährleistung des Linienbusverkehrs. Dabei werden die Gestaltungskonzepte aus den städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt nur zu Teilen berücksichtigt.

Der westliche Abschnitt sieht hier einerseits einen weitgehenden Erhalt der vorhandenen Parkstände vor. Diese werden jedoch anders angeordnet. Die Gehwege werden an beiden Fahrbahnseiten erweitert. Der Radverkehr in Richtung Westen wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Für den Radverkehr in Gegenrichtung ist ein Radfahrstreifen vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Konkretisierung wären die vorgeschlagenen Breiten der einzelnen Elemente des Straßenquerschnitts zu prüfen. Der vorhandene Baumbestand an der nördlichen Fahrbahnseite ist soweit möglich zu erhalten bzw. in einem angemessenen Verhältnis durch Neupflanzungen im Straßenraum zu ersetzen. Darüber hinaus sind die vorhandenen Wegebeziehungen stärker zu berücksichtigen. Dies führt voraussichtlich zu einer moderaten Reduzierung des Parkraumangebots um vier Parkstände. Vorgeesehen sind damit ca. 30 bis 35 Parkstände. Die Reduzierung gegenüber dem Bestand ist jedoch als unproblematisch zu bewerten. Einerseits ist das Gesamtangebot an Parkständen im Innenstadtbereich als ausreichend zu bewerten und andererseits sieht das Parkraumkonzept ein alternatives Angebot an der östlichen Hafenstraße bzw. am Wilhelmsplatz und somit in fußläufiger Entfernung vor.

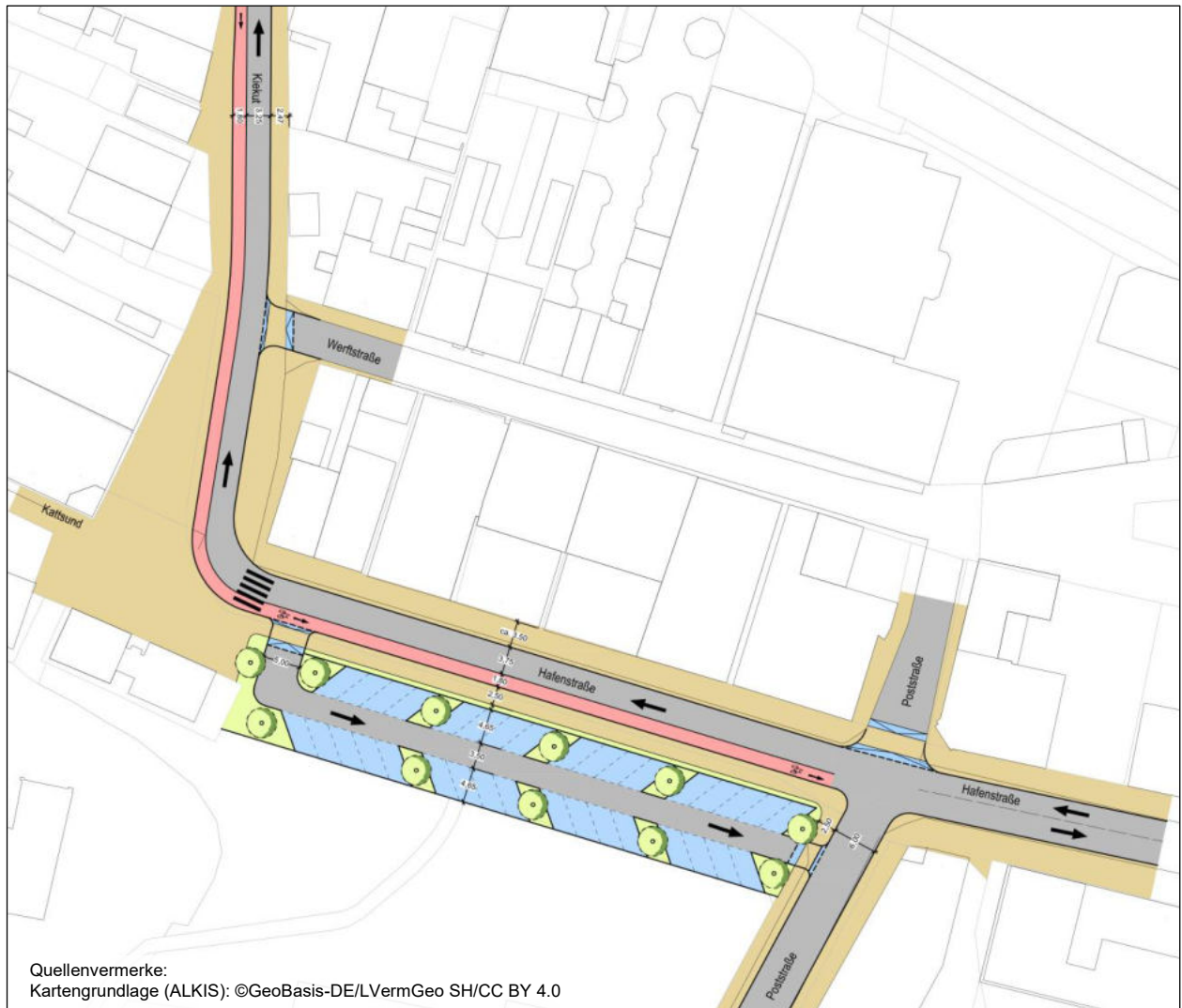


Abbildung 98: Umbauvorschlag westliche Hafenstraße und Kiekut (eigene Darstellung)

Die Planung einer Mischverkehrsfläche in diesem Bereich könnte eine weitere Option für die vertiefenden Variantenprüfung im Rahmen der Straßenplanung sein. Aus gutachterlicher Sicht wäre dann aber eine deutlich stärkere Beschränkung des Kfz-Verkehrs bzw. eine deutlich niedrigere Verkehrsstärke erforderlich, als durch die Einführung einer Einbahnstraße möglich ist. Es erscheint jedoch nicht ausgeschlossen, den Abschnitt zwischen Poststraße und Am Jachthafen bzw. zwischen Kattsund und Am Jachthafen vollständig für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu sperren. Diese Sperrung könnte beispielsweise im Rahmen eines Verkehrsversuch umgesetzt und evaluiert werden, wobei auch der lokale Einzelhandel in die Evaluation einzubeziehen wäre. In jedem Fall muss aber auch zukünftig eine Belieferung der anliegenden Geschäfte, der Linienbusverkehr sowie der Radverkehr gewährleistet sein.

Der Knotenpunkt Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen stellt den maßgebenden Verbindungspunkt zwischen Innenstadt und „Strandbereich“ dar und gewährleistet zudem die verkehrliche Erschließung des nördlichen Binnensees (Steinwarder). Der Knotenpunkt wird auch zukünftig überwiegend verkehrliche Funktionen aufweisen. Die weiteren Planungen sollten jedoch eine stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs im Straßenraum gewährleisten.

Die Einführung einer Einbahnstraße im Kiekut ermöglicht hier auch einen Umbau des Knotenpunktes und einen Rückbau der Flächen für den Kfz-Verkehr, da insbesondere die vorhandenen Abbiegestreifen nicht mehr erforderlich sind. Konzeptionell handelt es sich nicht mehr um eine Einmündung mit einer Hauptbeziehung in Ost-West-Richtung. Die Einführung einer Einbahnstraße im Kiekut ändert das Knotenpunkt-konzept in eine „abknickende Vorfahrt“ in der Relation Nord<>West. Die Straße Kiekut sollte zukünftig verkehrsrechtlich untergeordnet werden. Im Rahmen der weiteren Planungen sind die Anordnungsvoraussetzungen für eine abknickende Vorfahrt zu prüfen. Die räumlich geometrische Umsetzung muss dem Konzept einer abknickenden Vorfahrtstraße gerecht werden. Dies gilt grundsätzlich aber insbesondere dann, wenn die entsprechenden Verkehrszeichen nicht angeordnet werden können.

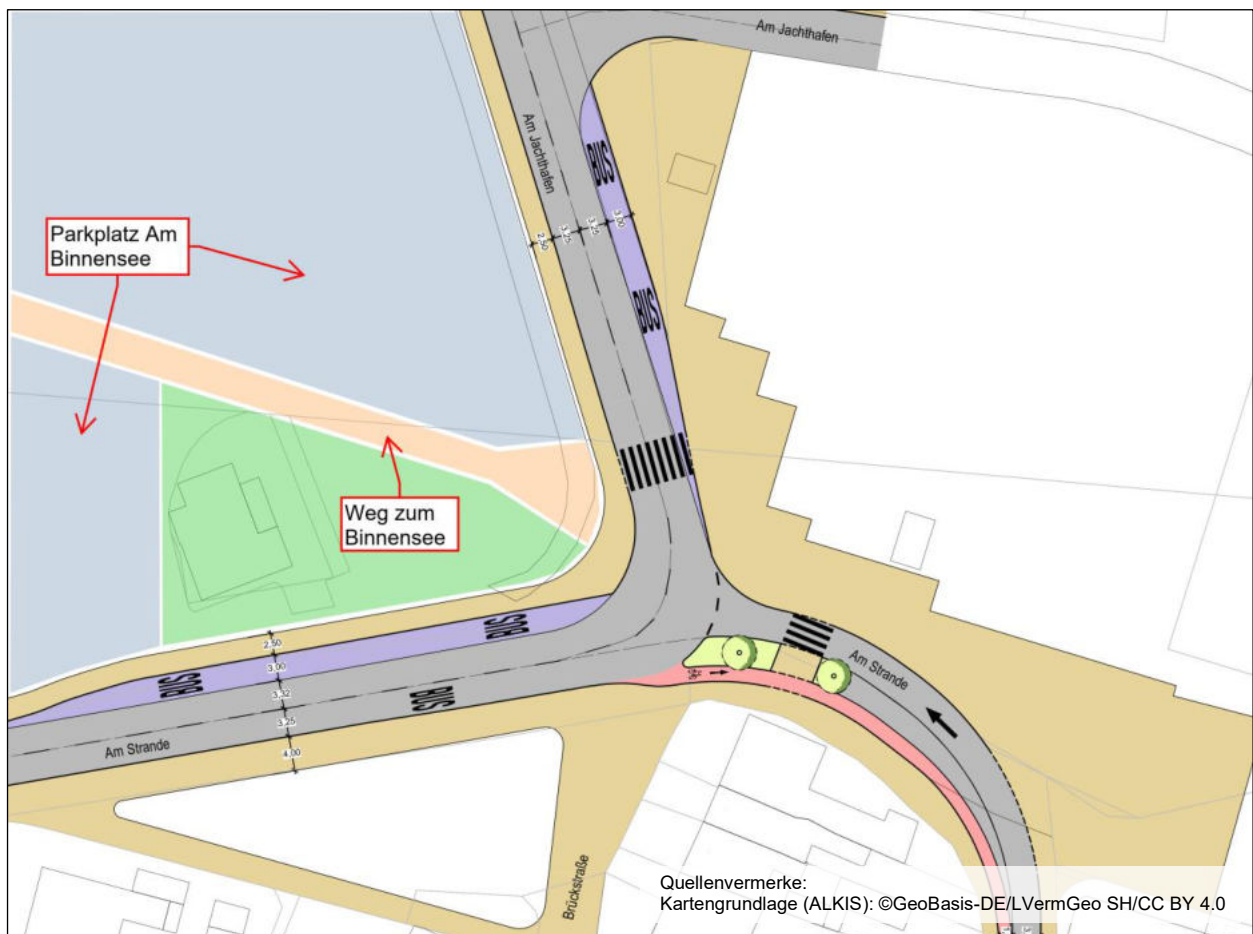


Abbildung 99: Umbauvorschlag Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen (eigene Darstellung; Grundlage: ALKIS)

Die vertiefende Straßenplanung sollte an dieser Stelle insbesondere eine deutlich direktere Führung des Fuß- und Radverkehr aus dem Bereich Parkplatz am Binnensee in Richtung Kiekut sowie in Richtung Brückstraße berücksichtigen. Eine Anpassung der Planung der Bushaltestelle in diesem Bereich, die in Abbildung 99 für zwei Gelenkbusse bemessen ist, bietet hierbei deutliche Optimierungspotenziale. Auch eine moderate Verschiebung der Haltestelle in Richtung Westen sollte geprüft werden.

Für den gesamten Umbau im Bereich westliche Hafenstraße / Kiekut und am Knotenpunkt Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen sind Kosten in Höhe von mindestens 1,5 Mio. € zu erwarten. Es ist aber auch auf gewisse Kostenrisiken hinzuweisen, die im Rahmen der weiteren Planungen zu

bewerten sein werden. Hierbei ist insbesondere die Berücksichtigung gegebenenfalls belasteter Böden und der vorhandenen Fahrbahnaufbauten erforderlich. Darüber hinaus erfordert die straßenbauartige Anpassung auch eine Anpassung der Straßenentwässerung. Insbesondere die vorhandenen Schmutz- und Regelwasserkanäle sind in Bezug auf den Baulichen Zustand und die Bemessung zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen / zu erneuern. Diese Kosten sind derzeit nur bedingt berücksichtigt (Anpassung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen zusätzliche Maßnahmen am Kanal).

5.6 Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

Die Verknüpfung und Kombination verschiedener Verkehrsmittel, d.h. die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch eine Person im Wochenverlauf (Multimodalität) und/oder die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg (Intermodalität), gewinnen zunehmend an Bedeutung. Zum einen erweitert eine attraktive und effiziente Verknüpfung im Sinne einer „Mobilität für alle“ die Alternativen zum eigenen Pkw und fördert den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Zum anderen gibt es immer mehr Menschen, die bei einem überzeugenden alternativen Verkehrs(mittel)angebot bereit wären, auf ein eigenes Pkw zu verzichten.

Diese Verknüpfung von Verkehrsmitteln umfasst sowohl physische Umsteigepunkte wie Bahnhöfe für den Übergang zwischen Bahn, Bus und anderen Mobilitätsangeboten, als auch digitale Zugangswege, etwa über Smartphone-Apps zur einfachen Planung und Buchung. Zukünftig könnten weitere Mobilitätsangebote an Bedeutung gewinnen, wie E-Tretroller, die sich bereits in Großstädten etabliert haben, oder autonome Fahrzeuge, die neue Möglichkeiten für flexible Mobilität bieten könnten.

5.6.1 Gebietspotential

Heiligenhafen bietet großes Potenzial für Mobilitätsmaßnahmen, die auf die spezifischen Bedürfnisse der Stadt abgestimmt sind. Besonders in den Sommermonaten mit hohem Touristenaufkommen könnte ein gut ausgearbeitetes Sharing-Modell nicht nur die Mobilität verbessern, sondern auch wirtschaftlich attraktiv sein. In den tourismusschwachen Monaten wäre jedoch eine alternative Strategie erforderlich.

Ein besonderes Interesse besteht aufgrund des Tourismus daran, schnell und bequem von den Autobahnabfahrten sowie vom Bahnhaltelpunkt Heiligenhafen-Großenbrode in die Stadt sowie zu Stränden und Unterkünften zu gelangen. Neben den touristischen Möglichkeiten bietet auch die Versorgung der Wohngebiete Chancen für den Einsatz von Sharing-Modellen.

Ein Hindernis ist jedoch noch die Rentabilität der Sharing-Modelle, insbesondere im ländlichen Raum. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist oft erst ab rund 10 Nutzungsstunden pro Tag möglich. In monofunktional genutzten Bereichen wie Wohngebieten, die tendenziell ähnliche Verkehrsströme aufweisen (z.B. morgens zur Arbeit, abends zurück), können diese Nutzungsdauern oft nicht erreicht werden. Diese Problematik könnte jedoch durch gezielte Anreize wie die Erweiterung der Carsharing-Angebote für Unternehmen gemildert werden (siehe Abschnitt 5.6.2.3).

Durch den Einsatz autonomer Fahrzeuge ließe sich das Sharing-Modell zusätzlich optimieren: Fahrzeuge könnten selbstständig in Bereiche mit hoher Nachfrage fahren oder als Taxis eingesetzt werden. Die Karte in Abbildung 100 zeigt mögliche Standorte für Sharing-Stationen sowie potenzielle Gebiete für verschiedene Sharing-Modelle in Heiligenhafen. Die Kategorien „Mobilitätsstation“ und „Mobilitätspunkt“ werden im Abschnitt 5.6.2.1 erläutert

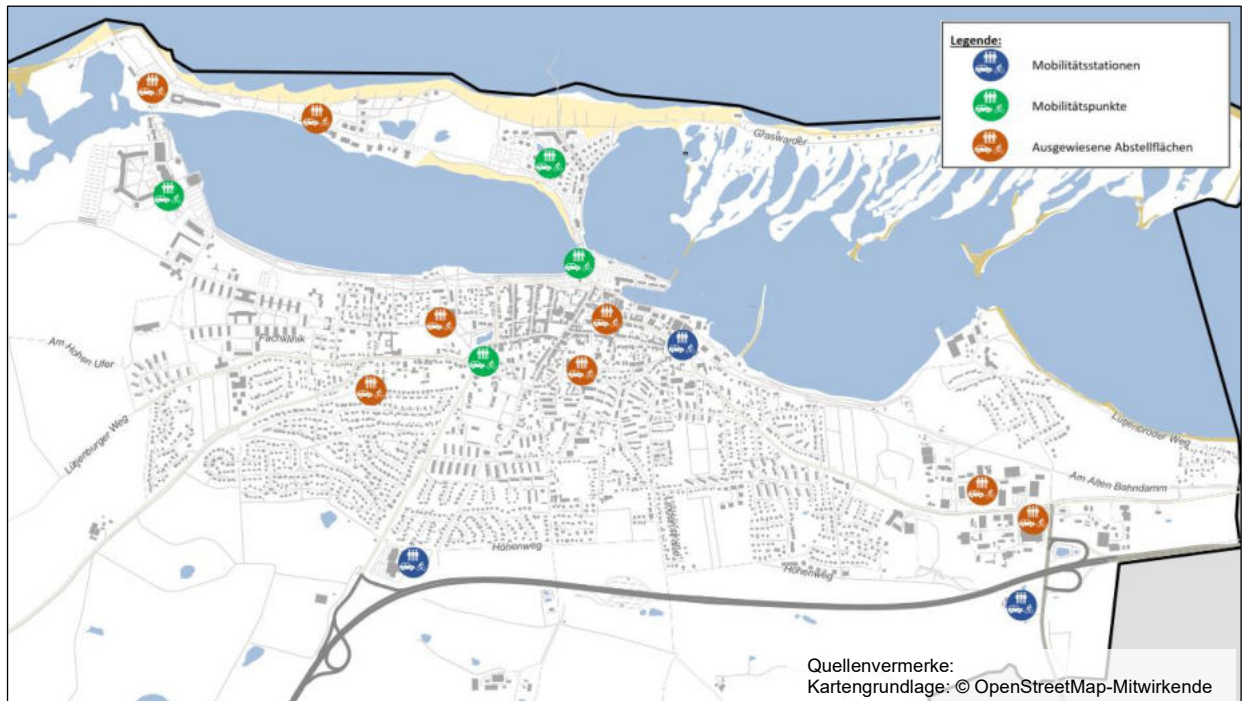


Abbildung 100: Potenzialgebiet für Sharingmodelle in Heiligenhafen (eigene Darstellung)

Im Innenstadt- und Hafenbereich wird im Innenstadtkonzept sowie im städtischen Rahmenplan Innenstadt die Einrichtung einer zentralen Mobilitätsstation empfohlen (am Wilhelmsplatz oder ggf. am Binnensee / Kapitän-Willi-Freter-Platz), ergänzt durch drei weitere Standorte, die als sogenannte Mobilitätspunkte fungieren. Der genannte Standortvorschlag auf dem Kapitän-Willi-Freder-Platz im unmittelbaren Hafenumfeld wird für eine große Mobilitätsstation jedoch kritisch bewertet. Grund hierfür ist die zu erwartende Zunahme des Verkehrsaufkommens in Bereichen, die fußgängerfreundlich gestaltet werden sollen und in ihrer Aufenthaltsqualität nicht durch zusätzlichen Kfz-Verkehr beeinträchtigt werden sollen (Innenstadt und Hafenumfeld).

Positiv bewertet werden hingegen die beiden alternativen Standortvorschläge an der Hafenstraße und der Wendstraße. Besonders hervorzuheben ist das in Abschnitt 5.5.2 beschriebene Suchgebiet für zusätzliche Stellplatzflächen an der Hafenstraße/Wilhelmsplatz, dem Gelände des ehemaligen Busdepots sowie im Abschnitt der Hafenstraße zwischen Zollstraße und Röwersgang. Diese Standorte zeichnen sich durch ihre direkte Nähe zum Hafen und zur Innenstadt aus und bieten damit eine attraktive Lage. Gleichzeitig sind in sensiblen Bereichen keine erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu erwarten.

Die in der Planung als grün markierten Punkte weisen Potenzialflächen für Mobilitätspunkte aus. Besonders geeignet erscheinen hierfür der Parkplatz am Binnensee, der Parkplatz in Steinwarder sowie der Standort am Tourismus-Service. Weitere Standorte für ausgewiesene Abstellanlagen sind unter anderem am Parkplatz an der Hafenstraße (Gegenüber des Modehaus Rohde), an der Wendstraße sowie an der Kindertagesstätte „Blauer Elefant“ vorgesehen. An diesen Stellen empfiehlt es sich künftig Stellflächen für Leihfahrzeuge zu reservieren.

Ergänzend sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt weitere Mobilitätspunkte vorgesehen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Einfahrten zur Autobahn, wo ebenfalls Mobilitätsstationen

geschaffen werden sollen. Hierdurch kann der Umstieg vom privaten Pkw auf innerstädtische Leihfahrzeuge gefördert und gleichzeitig das Parkraumangebot im Innenstadtbereich entlastet werden.

Darüber hinaus wird ein Mobilitätspunkt im Bereich des Ferienparks empfohlen, ebenso wie zusätzliche Abstellflächen an stark frequentierten Einzelhandelsstandorten, touristisch bedeutsamen Punkten in Steinwarder sowie im westlichen Wohngebiet.

5.6.2 Baukasten unterstützende Maßnahmen

Der Baukasten für unterstützende Maßnahmen umfasst verschiedene Ansätze, die die Mobilität in Heiligenhafen ergänzen und verbessern sollen. Durch eine gezielte Kombination dieser Maßnahmen kann Heiligenhafen das Mobilitätsangebot an die Bedürfnisse von Bürgern und Besuchern anpassen und gleichzeitig die Umweltfreundlichkeit des Verkehrs stärken.

5.6.2.1 Stationen für Sharingmodelle (Multimodale-Mobilität)

Carsharing lässt sich in zwei Hauptformen unterteilen: das stationsbasierte Carsharing und das Free-Floating-Carsharing. Beim stationsbasierten Carsharing befinden sich die Fahrzeuge an festen Stellplätzen. Kunden leihen die Fahrzeuge an einem festen Standort aus und müssen sie nach der Nutzung dorthin zurückbringen. Beim Free-Floating-Carsharing gibt es keine festen Stationen. Die Fahrzeuge stehen auf öffentlichen Parkplätzen, deren Standorte die Anbieter-App anzeigt. Kunden können die Fahrzeuge über die App buchen und sie an einem beliebigen öffentlichen Parkplatz innerhalb eines definierten Gebietes wieder abstellen.

Mobilitätsstationen verknüpfen unterschiedliche Verkehrsmittel räumlich an zentralen Standorten, wie Bahnhöfen oder bedeutenden Bushaltestellen. Neben den Mobilitätsangeboten bieten sie zusätzliche Serviceelemente, wie Toiletten, dynamische Fahrgastinformationen und Wartehäuschen. Durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel steigern Mobilitätsstationen die Wahlfreiheit und reduzieren die Abhängigkeit vom Pkw. Maßnahmen zur Gestaltung von Mobilitätsstationen umfassen:

- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Mobilitätsstation durch Wegweiser, Stelen und Label entsprechend des Gestaltungsleitfadens für Mobilitätsstationen des Zukunftsnetz und
- Angebot von hochwertigen Leihrädern (auch Pedelecs), insbesondere für Tagesbesucher/-touristen.

Die Ausstattung von Mobilitätsstationen könnte umfassen:

- Flächen für bis zu 5 bis 6 Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge mit Lademöglichkeiten (Anfangsausstattung 2 Fahrzeuge),
- 2 bis 3 Stellplätze für E-Motorroller (als Flächenpotenzial),
- überdachte Radabstellanlagen zzgl. abschließbarer Elemente (z.B. Fahrradboxen oder ein umzäunter Bereich),
- 2 bis 3 Lastenräder als Verleih-Angebot (z.B. in einer Fahrradbox),
- Fahrradwerkzeug, Flickzeug, Luftpumpe und Schließfächer zum E-Pedelec-Laden etc.,
- Schließfächer, Versorgungsangeboten, WC und Informationssysteme etc.,
- Beleuchtung und gegebenenfalls Überwachung durch Kameras für die öffentliche Sicherheit,
- nach Möglichkeit mit Grünelementen/-dächer und Solarelementen gestalten.

Mobilitätspunkte sind kleinere Verknüpfungspunkte, die dezentral in Quartieren platziert werden können. Sie verknüpfen z.B. Haltestellen des Linienbusverkehrs mit dem Radverkehr, Carsharing und einem Lastenradverleih und erweitern so das Mobilitätsangebot, um den Verzicht auf private Pkw zu erleichtern.

Die Ausstattung von Mobilitätspunkten könnte umfassen:

- überdachte Radabstellanlagen zzgl. abschließbarer Elemente (z.B. Fahrradboxen oder ein umzäunter Bereich),
- nach Möglichkeit Kombination mit einer Bushaltestelle,
- 1 Lastenrad als Verleih-Angebot (z.B. in einer Fahrradbox) und
- optional: 1-2 Carsharing-Fahrzeuge,
- optional: Fahrradwerkzeug, Flickzeug und Luftpumpe etc.



Abbildung 101: Beispielfotos Mobilitätspunkte (Quelle: <https://qimby.net>)

5.6.2.2 Fahrzeuge für Sharingdienste

Carsharing fördert eine nachhaltige Mobilität, indem es den Fokus auf die Nutzung statt auf den Besitz von Pkw legt. Ein wesentlicher Vorteil ist die Entlastung des öffentlichen Raums von parkenden Fahrzeugen, wodurch die Nahmobilitätsqualität in dicht bebauten Stadtgebieten steigt.

Die Anforderungen an Carsharing-Fahrzeuge variieren je nach Nutzergruppe und Anwendung:

Fahrzeuge für das einfache Fortbewegen:

Kleine Fahrzeuge bieten im Carsharing-Konzept eine effiziente und wirtschaftliche Lösung. Ihre geringen Anschaffungs- und Betriebskosten ermöglichen günstige Miettarife und erhöhen die Attraktivität des Angebots. Dank ihres reduzierten Platzbedarfs sind sie besonders für dicht bebaute Gebiete mit wenig Parkraum geeignet und entlasten die städtische Parkplatzsituation. Diese Fahrzeuge sind ideal für Nutzer ohne oder mit wenig Gepäck, wie Pendler oder Anwohner, die schnelle und unkomplizierte Fortbewegungsmöglichkeiten suchen. Zusätzlich tragen kleine Elektrofahrzeuge durch niedrigeren Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß zur Nachhaltigkeit im urbanen Raum bei.

Fahrzeuge zum Einkaufen und Transportieren:

Für Nutzer, die mehr Stauraum benötigen, bieten normalgroße Fahrzeuge eine flexible Option für größere Einkäufe oder den Transport von Gepäck und Materialien. Diese Fahrzeuge sind besonders für Touristen mit Gepäck sowie Anwohner, die umfangreichere Besorgungen machen, von Vorteil. Auch Unternehmen profitieren von diesen Fahrzeugen: Einzelhändler, Handwerksbetriebe und

Gastronomiebetriebe können so Transporte flexibel und bedarfsgerecht durchführen, ohne eigene Flotten vor- und unterhalten zu müssen.

Fahrräder und E-Scooter:

Fahrradverleihsysteme sind eine wichtige Säule nachhaltiger Mobilität in Städten und Tourismusregionen. Ein Beispiel ist das „Call a Bike“-System der Deutschen Bahn, das Nutzern erlaubt, Fahrräder flexibel auszuleihen und an beliebigen Stationen zurückzugeben. Für Touristen bieten diese Systeme eine umweltfreundliche Möglichkeit, die Stadt oder das Umland zu erkunden. Fahrradverleihsysteme verbessern die Anbindung von Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen an das Stadtgebiet und bieten eine effiziente Lösung für die „letzte Meile“ vom Bahnhof zum endgültigen Ziel. E-Scooter ergänzen den Fahrradverleih und bieten eine zusätzliche, flexible Fortbewegungsmöglichkeit.

5.6.2.3 *Sharingmodelle*

Sharingmodelle, insbesondere Carsharing, fördern nur dann eine nachhaltige Mobilität, wenn sie den motorisierten Individualverkehr tatsächlich reduzieren. Sie ermöglichen den Nutzern, Fahrzeuge nur bei Bedarf zu verwenden, während für die meisten Wege alternative Verkehrsmittel genutzt werden. So wird Carsharing Teil eines multimodalen Mobilitätssystems und nicht nur eine isolierte Lösung.

Um Carsharing erfolgreich zu integrieren, sind maßgeschneiderte Angebote für verschiedene Nutzergruppen entscheidend:

Carsharing und Wohnung:

In Wohngebieten kann Carsharing zur Entlastung der Parkraumsituation beitragen, wenn die Stationen gut erreichbar sind und das Angebot nah am Wohnumfeld liegt. Eine enge Verknüpfung von Carsharing-Standorten mit der Quartiersentwicklung verbessert die Integration in den Alltag und macht das Carsharing-Angebot zu einer praktischen Alternative zum eigenen Pkw.

Carsharing für Touristen:

Das saisonale Nachfrageproblem – hohe Nachfrage in den Sommermonaten und geringere Nutzung im Winter – erfordert eine flexible Anpassung des Angebots. Eine Lösung wäre, die Fahrzeuge im Winter verstärkt für Bewohner oder lokale Betriebe anzubieten und durch spezielle Tarife die Attraktivität zu steigern.

Carsharing für Unternehmen:

Corporate Carsharing bietet Unternehmen und Kommunen eine flexible Möglichkeit, ihren Bedarf an Dienstfahrzeugen über Carsharing zu decken. Dies reduziert die eigene Fahrzeugflotte und senkt die Betriebskosten. Es gibt zwei Modelle:

Offene Nutzungsgruppe: Unternehmen und Privatkunden nutzen je nach Bedarf den gemeinsamen Carsharing-Pool. Diese Option bietet Kostenvorteile, jedoch weniger Planbarkeit.

Geschlossene Nutzungsgruppe: Die Fahrzeuge sind während der Geschäftszeiten ausschließlich für das Unternehmen reserviert und stehen außerhalb dieser Zeiten allen Carsharing-Kunden zur Verfügung.

5.6.2.4 Mobilitätsapp

Eine Mobilitätsapp für die Stadt Heiligenhafen bietet eine zentrale Plattform für vernetzte und digitale Infrastruktur und erhöht so den Komfort für Nutzer des ÖPNV und anderer Mobilitätsangebote. Die App soll zunächst umfassende Fahrplaninformationen bereitstellen, darunter Abfahrtszeiten, Verbindungen und Wegezeiten der öffentlichen Verkehrsmittel. Zusätzlich können Funktionen zur Standortbestimmung integriert werden, damit die Nutzer Echtzeit-Updates zur Position und eventuellen Verspätungen der Fahrzeuge erhalten und sich verlässlich orientieren können.

Die App könnte auch um weitere verkehrsrelevante Dienste erweitert werden. Mit Sharingdiensten wie Carsharing, E-Scooter und Fahrradverleih lassen sich z.B. gut in die App integrieren, wodurch Nutzer Fahrzeuge direkt buchen und bezahlen können.

Zusätzlich zu den Mobilitätsangeboten könnte die App um Dienste ergänzt werden, die das Verkehrsverhalten indirekt beeinflussen. Ein integrierter Chat ermöglicht es Nutzern, Mitfahrgelegenheiten anzubieten oder anzufragen. Ebenso können darüber Angebote für Besorgungen wie Lebensmitteleinkäufe organisiert werden.

Für eine barrierefreie Nutzung sollte die App so gestaltet sein, dass alle Dienste intuitiv bedienbar sind und auf allen gängigen Smartphones problemlos installiert werden können. Dabei ist darauf zu achten, dass eine zentrale Anwendung bereitgestellt wird, die sämtliche Funktionen übersichtlich bündelt und miteinander verknüpft. Die bestehende MUNIPOLIS-App könnte entweder in diese zentrale Anwendung integriert oder entsprechend erweitert werden, sodass die beschriebenen Funktionen darüber nutzbar sind.

5.6.2.5 Autonomes Fahren

Aktuell sind autonome Kleinbusse und Pkw lediglich in Testphasen im Einsatz, häufig in verkehrsberuhigten Bereichen und unter Überwachung. Eine umfassende Markteinführung autonomer Fahrzeuge wird frühestens in 5 bis 10 Jahren erwartet und erfolgt vermutlich schrittweise: zunächst auf gut ausgebauten Strecken, gefolgt von Neubaugebieten, einzelnen Städten und schließlich in mittelgroßen und kleineren Kommunen mit komplexeren Umwelt- und Umfeldeinflüssen. Ein flächendeckender Einsatz in Heiligenhafen ist somit in naher Zukunft nicht realistisch.



Foto: © SBI GmbH

Abbildung 102: Zukunftskonzept autonome Pkw und autonome Kleinbusse (Quelle links: <https://qimby.net>)

5.6.3 Empfehlung

Die unterstützenden Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts sollen dazu beitragen, bestehende Lücken im Verkehrsangebot zu schließen und die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Insbesondere der Verzicht auf den privaten Pkw kann durch Sharing-Modelle gefördert werden, da diese Nutzerinnen und Nutzern weiterhin den bedarfsorientierten Zugang zu Fahrzeugen ermöglichen – beispielsweise in Ausnahmefällen oder für spezifische Fahrten.

Die Einführung von Sharing-Angeboten, wie sie im Kapitel „Gebietspotenzial“ beschrieben wird, bietet klare Vorteile für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Voraussetzung für eine erfolgreiche Etablierung ist jedoch eine bedarfsgerechte Ausgestaltung der Angebote. Ziel ist es, eine möglichst hohe Auslastung der Sharing-Fahrzeuge zu erreichen, um das System sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch effizient zu gestalten. Empfohlen wird daher, zunächst mit einer kleinen, gut platzierten Flotte von Sharing-Fahrrädern und -Kleinwagen zu starten, um eine schrittweise Akzeptanz in der Bevölkerung aufzubauen. Eine enge Kooperation mit lokalen Unternehmen kann die Sichtbarkeit und Attraktivität solcher Angebote zusätzlich stärken.

In Wohngebieten ist kein flächendeckendes Sharing-Angebot vorgesehen. Dennoch könnte eine gezielt beworbene Testflotte in ausgewählten Quartieren das Interesse der Bevölkerung wecken und mittelfristig zur Akzeptanz und Nutzung beitragen. Allerdings muss die Einführung der Sharingmodelle sorgfältig abgewogen werden. So wurden für Lastenradleihsysteme in den vergangenen Jahren zum Teil mit erheblichen Kosten angeboten. Für den Betrieb einer Leihstation mit zwei Elektrolastenträgern können in einem dreijährigen Betriebszeitraum bis zu 30.000 € an Kosten entstehen. Auch die üblichen Marktakteure im Bereich des Carsharings prüfen die einzelnen gewünschten Standorte sehr genau. Sofern ein wirtschaftlicher Betrieb nicht zu erwarten ist, werden die Standorte abgelehnt oder ergänzend Entwicklungspartnerschaften angeboten, bei denen die „Deckungslücke“ durch die Kommune übernommen wird, bis ein wirtschaftlicher Betrieb erreicht wird oder das Projekt abgebrochen wird. Entwicklungspartnerschaften können aber ein geeigneter Ansatz sein, ein Sharingmodell über die anfangs oft unwirtschaftliche Einführungsphase zu begleiten. Ob ein wirtschaftlicher Betrieb in Heiligenhafen erreicht werden kann, muss unter den aktuellen Rahmenbedingungen allerdings bezweifelt werden, da ein vollständiger Verzicht auf den privaten Pkw im ländlichen Raum derzeit kaum realistisch ist. Ein Sharingmodell könnte aber einen Beitrag zum Verzicht auf ein Zweit- oder Drittfahrzeug leisten.

Die perspektivische Entwicklung autonomer Fahrzeuge eröffnet weitere Potenziale für flexible, geteilte Mobilitätsangebote – insbesondere in kleineren Städten oder ländlich geprägten Räumen. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, entsprechende Entwicklungen im Bereich autonomer Mobilität weiterhin aufmerksam zu beobachten.

Ergänzend zu den Sharing-Angeboten gewinnt der Ausbau von Ladeinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Zwar wurde dieser Aspekt im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts nicht vertiefend behandelt, dennoch wird empfohlen, künftig die Ausstattung größerer Parkplätze mit Ladepunkten zu prüfen. Besonders geeignet erscheinen hierbei stark frequentierte Standorte, etwa Parkplätze in unmittelbarer Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten oder zentralen Einrichtungen. Potenziale bestehen insbesondere auf den Parkflächen am EDEKA Jens, bei Lidl am Sundweg sowie bei familia. Ein Anteil von etwa 5 % des jeweiligen Parkplatzangebots kann dabei als realistische Zielgröße angesehen werden.

Zur Sicherstellung einer hohen Nutzerfreundlichkeit und zur Verkürzung der Ladezeiten sollten – soweit möglich – Schnellladestationen mit einer Leistung von mindestens 50 kW vorgesehen

werden. An Standorten mit längerer Aufenthaltsdauer sind hingegen auch Ladepunkte mit 11 kW oder Doppellader mit insgesamt 22 kW ausreichend. Durch die gezielte Integration von Ladeinfrastruktur kann das bestehende Mobilitätsangebot sinnvoll erweitert und ein zusätzlicher Anreiz zur Nutzung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden.

Ziel aller unterstützenden Maßnahmen ist es, Anreize zu setzen, auf den privaten Pkw zu verzichten, ohne die individuelle Mobilitätsfreiheit einzuschränken. Trotz möglicher Hürden – etwa bei Buchung, Zugang oder Kosten – bieten Sharing-Angebote und ergänzende Infrastrukturmaßnahmen eine attraktive Alternative, die den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erleichtert und gleichzeitig zur Entlastung des öffentlichen Raums beiträgt.

6 Zusammenfassung

01 Städtebau

Priorität: Hoch Mittel Gering

Zeitraumen: 2028 2030 2035 2040

Zielerfüllung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Modal-Splits für den Umweltverbund
- Attraktivierung des Straßenraums

Stadt- und Verkehrsplanung müssen eng verknüpft werden, da städtebauliche Entscheidungen das Verkehrsaufkommen wesentlich beeinflussen. Funktionsgemischte Quartiere fördern umweltfreundliche Mobilität und machen eine kompakte, innenstadtnahe Entwicklung sinnvoller als Stadtrandlagen, wo mehr Pkw-Verkehr entsteht. Innenstädte ermöglichen zudem leichter gute ÖPNV-Angebote. Der Straßenraum muss frühzeitig ausreichend geplant werden, da moderne Anforderungen wie breitere Fahrzeuge, Lieferverkehr und Klimaanpassung mehr Fläche benötigen. Für größere Bauvorhaben sind projektspezifische Verkehrsprognosen erforderlich. Der Rahmenplan 2023 sieht konkrete Aufwertungen vor, um Aufenthaltsqualität und Umweltverbund zu stärken.

Umgestaltung des Kapitän-Willi-Freder Platzes:

Der Rahmenplan sieht vor, die zentralen Parkplätze am Binnensee und Kapitän-Willi-Freder-Platz zurückzubauen und ein Parkhaus mit Mobilitätsstation und Sportplatz zu errichten. Die Straßenführung, u. a. Am Jachthafen und Kiekut, wird neu organisiert, um eine verkehrsberuhigte Zone mit mehr Raum für Fuß- und Radverkehr und einer besseren Verbindung zwischen Innenstadt und Hafen zu schaffen. Geplant sind auch neue Aufenthalts- und Veranstaltungsflächen. Verkehrlich werden die Maßnahmen positiv bewertet, benötigen aber flankierende Lenkungsstrategien, da die Kfz-Belastung sonst bleibt. Kritisch gesehen wird das Parkhaus, da es weiter Verkehr ins Zentrum zieht. Stattdessen wird eine Verlagerung der Parkflächen an den Stadtrand empfohlen.

Umgestaltung des Marktplatzes:

Auch der Marktplatz soll im Rahmenplan 2023 aufgewertet und als zentraler Treffpunkt gestärkt werden. Geplant ist die Einführung einer neuen Buslinie in Ost-West-Richtung, die über den Marktplatz verläuft und eine bessere ÖPNV-Anbindung der Innenstadt ermöglicht. Dafür wird die Linieneinführung von der Bergstraße über den Marktplatz bis zum Thulboden verlängert und an den Wilhelmsplatz angebunden. Die Maßnahmen sollen die Erschließungsqualität nachhaltig verbessern, erfordern jedoch ausreichend breite Verkehrsflächen für Fuß-, Rad- und Busverkehr. Besonders im stark frequentierten Innenstadtbereich sollten die Gehwege erweitert werden, um auch für mobilitätseingeschränkten Personen gerecht zu werden. Zudem wird empfohlen, den Marktplatz nur für Linienbusse und Radverkehr freizugeben, während Durchgangsverkehre mit dem Auto ausgeschlossen bleiben sollen.

Umgestaltung des Knotenpunktes Wilhelmsplatz:

Abschließend soll der Wilhelmsplatz im Rahmen des Verkehrskonzepts umgestaltet werden. Vorgesehen ist der Rückbau des bestehenden Kreisverkehrs zugunsten einer einfachen Einmündung, wobei die Hafenstraße zur untergeordneten Zufahrt wird. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr stärker über die Weidestraße, Wendstraße und Schmiedestraße zu lenken und die Strecke über Hafenstraße, Kiekut und Am Strande zu entlasten. Dabei muss die Umgestaltung den Anforderungen des Linienbusverkehrs entsprechen und die Funktion der Haltestelle Wilhelmsplatz als zentrale Umsteigestation erhalten bleiben. Eine barrierefreie und nutzerfreundliche Gestaltung ist essenziell, um die Sicherheit und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste zu gewährleisten und die Attraktivität des ÖPNV zu stärken.

02 Fußverkehr

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 2030 **2035** 2040

Zielerfüllung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit
- Modal-Split für den Umweltverbund

Der Fußverkehr ist eine zentrale Fortbewegungsart, da jede Wegstrecke zu Fuß beginnt und endet. Besonders auf kurzen innerstädtischen Distanzen spielt er eine wichtige Rolle. Als emissionsfreies, flächensparendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel trägt das Zufußgehen zur nachhaltigen Mobilität bei. Zudem beleben Fußgänger das Stadtbild, sorgen für soziale Kontrolle und stärken durch ihre Präsenz den Einzelhandel.

Netzkonzeption:

Stadtweite Fußverkehrskonzepte sind selten, obwohl sie für eine „Stadt der kurzen Wege“ essenziell sind. Besonders wichtige Teilräume wie die Innenstadt, der Binnensee, Schulstandorte und Seniorenresidenzen erfordern barrierefreie, sichere und attraktive Fußwege. Periphere Einkaufsstandorte werden aufgrund geringer Fußverkehrsrelevanz nicht weiter betrachtet.

In der Innenstadtuntersuchung wurden bereits Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs, insbesondere zur Überquerbarkeit von der Straße Am Strande und Kiekut, vorgeschlagen. Der Rahmenplan sieht zudem eine Stärkung des Fußverkehrs durch Umgestaltungen am Marktplatz, Kapitän-Willi-Freter-Platz und Wilhelmsplatz sowie breitere Gehwege in Wohnstraßen vor. Teile der Innenstadt sollen in die bestehende Fußgängerzone integriert werden, wobei notwendiger Liefer- und Anwohnerverkehr zeitlich eingeschränkt zugelassen bleibt.

Die in Abbildung 1 dargestellten Signaturen zeigen die Bedeutung der Straßen für den Fußverkehr, sind aber noch keine Umbauvorgaben. Künftig sollten sie bei Planungen stärker berücksichtigt werden – etwa durch Verzicht auf Parkstände oder Einschränkungen des Kfz-Verkehrs auf Hauptfußverbindungen, immer basierend auf Einzelfallprüfungen und den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs.



2.1 Fußverkehr im Längsverkehr

Priorität: Hoch Mittel Gering

Zeitraumen: 2028 2030 2035 2040

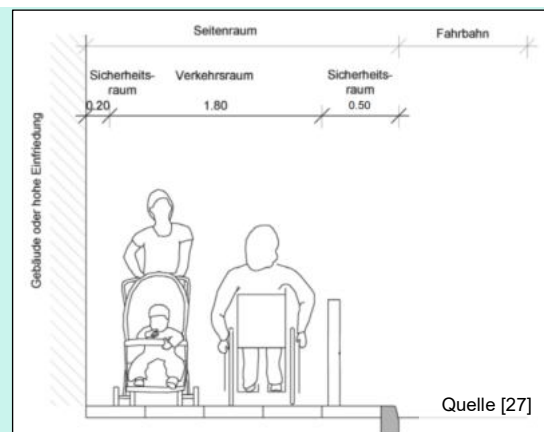
Zielerfüllung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit
- Modal-Split für den Umweltverbund

Ein sicheres und attraktives Fußwegenetz erfordert unterschiedliche Wegetypen – Hauptwege, Verbindungswege und Spazierwege – die je nach Funktion spezifische Anforderungen an Breite, Gestaltung und Ausstattung stellen. Hauptwege als zentrale Routen im Stadtgebiet sollten mindestens 2,5 m breit und barrierefrei gestaltet sein (vgl. Abbildung 2 links); in stark frequentierten Bereichen sind zusätzliche Breitenzuschläge nötig (vgl. Abbildung 2 rechts). Die Oberflächen sollen eben, ortstypisch und bevorzugt mit rötlichen Betonsteinen gepflastert sein, wobei die Abgrenzung zu Radwegen beachtet werden muss. Das Material- und Gestaltungshandbuch gibt konkrete Vorgaben zur Querschnitts- und Oberflächengestaltung sowie zu Elementen wie Baumscheiben und taktilen Leitsystemen. Gute Orientierung wird durch durchgehende Beschilderung und Stadtpläne an Knotenpunkten unterstützt. Verbindungswege verbinden die Hauptwege und schließen Netzlücken, auch wenn sie eine geringere Bedeutung haben. Spazierwege dienen der Erholung und verlaufen oft abseits der Straßen durch grüne oder wassernahe Bereiche. Sie sollten sich gestalterisch abheben und mit Sitzgelegenheiten, Spiel- und Sportelementen ergänzt werden, besonders in touristischen Bereichen und im Umfeld von Seniorenresidenzen. Sitz- und Spielrouten sowie öffentliche Toiletten erhöhen zusätzlich die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Folgende Maßnahmen werden für den Ausbau der Fußgängerinfrastruktur empfohlen:

- **Lauritz-Maßmann-Straße** → Verbreiterung der Gehwege durch Entfall straßenbegleitender Parkstände,
- **Am Strande** → Erweiterung bzw. Ergänzung des Gehwegs an der nördlichen Straßenseite,
- **Hafenstraße** → Verbreiterung/Ergänzung von Gehwegen
- **Sundweg** → Verbreiterung der Gehwege im Rahmen der Flächenverfügbarkeit sowie Entwicklung eines Konzepts zum Erwerb zusätzlicher Flächen für einen Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur,
- **Lütjenburger Weg** → Verbreiterung der Gehwege durch Wegnahme der straßenbegleitenden Parkstände insbesondere im Grundschulbereich und
- **Friedrich-Ebert-Straße** → Verbreiterung der Gehwege und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (ggf. unter Reduzierung des straßenbegleitenden Parkens).

Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	≥ 2,00 m
Verweilflächen vor Schaufenstern	≥ 1,00 m
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00 m
Grünstreifen mit Bäumen	≥ 2,00 m – 2,50 m
Ruhebänke	≥ 1,00 m
Warteflächen an Haltestellen	≥ 2,50 m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder	2,00 m
Aufstellwinkel 100 gon	1,50 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m Quelle [15]



2.2 Fußverkehr an Kreuzungen und Querungsstellen

Priorität: **Hoch** Mittel Gering

Zeitraumen: **2028** 2030 2035 2040

Zielerfüllung:

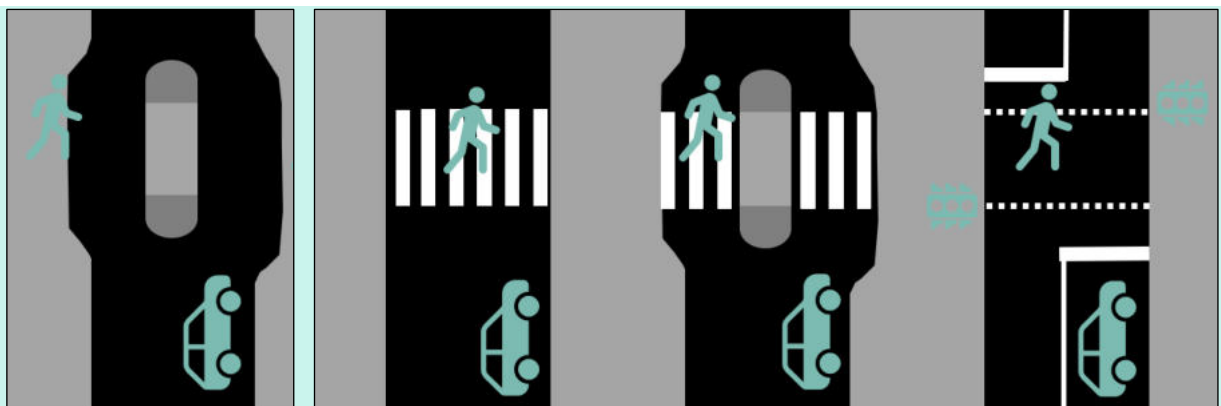
- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit
- Modal-Split für den Umweltverbund

Querungsstellen sind essenziell für ein sicheres Fußwegenetz, besonders für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen. Sie ermöglichen direkte und sichere Übergänge über Haupt- und Nebenstraßen. Dabei wird zwischen Querungen mit und ohne Vorrang unterschieden. Die Wahl der geeigneten Querungshilfe richtet sich nach Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit und Fußgängerfrequenz. Folgende Querungsstellen sollten im Netz ergänzt werden:

- **Graswarderweg** → Verbindung zwischen Jachthafenpromenade und Seebrücke,
- **Steinwarder** → im Bereich der Bushaltestelle Seebrückenpromenade,
- **Am Strande** → im Bereich von Rewe,
- **Friedrich-Ebert-Straße** → im Bereich der Kita, der Grundschule und des Stadtparks,
- **Lütjenburger Weg** → im Bereich der Grundschule,
- **Sundweg / Theodor-Storm-Straße / Möwenstraße.**

Bei der Planung von Kreuzungen und Lichtsignalanlagen müssen die Bedürfnisse des Fußverkehrs besonders beachtet werden – etwa durch gute Sicht, barrierefreie Gestaltung und ausreichend Warteflächen. In der Vergangenheit wurde der Fuß- und Radverkehr oft zugunsten des Kfz-Verkehrs benachteiligt, etwa durch zu kurze Freigabezeiten. Heute fordern neue Empfehlungen eine Bevorzugung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und ÖPNV) mit höheren Qualitätsanforderungen, während beim Kfz-Verkehr auch niedrigere Standards akzeptiert werden. Die Stadt Heiligenhafen sollte diese Standards in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen und auch bei externen Straßenbaulastträgern einfordern. Anpassungen der Fußgängerführung sollten an folgenden Kreuzungen erfolgen:

- **Kreuzung Eichholzweg / Am Strande / Lauritz-Maßmann-Straße,**
- **Kreisverkehr am Wilhelmsplatz** und
- **Bergstraße / Rubinstraße / Höhenweg** (Bereits in Planung).



2.3 Ausstattungsmerkmale von Fußgängerverkehrsanlagen

Priorität: Hoch Mittel Gering

Zeitraumen: 2028 2030 2035 2040

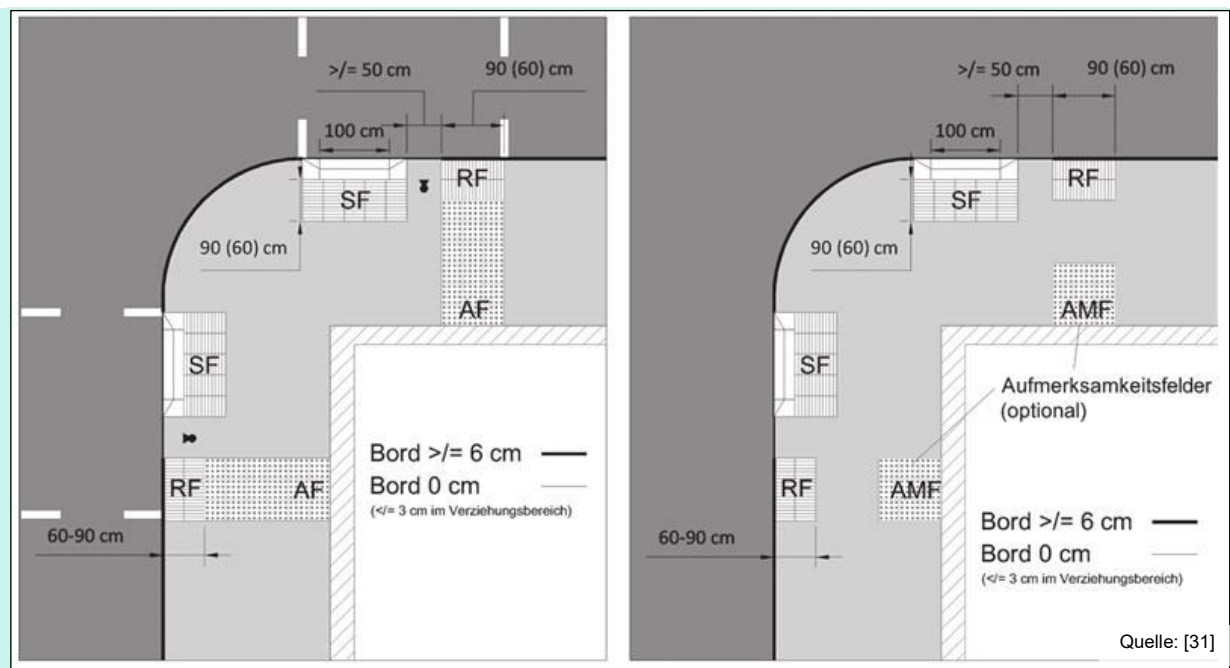
Zielerfüllung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Vernetzung der Verkehrssysteme
- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit

Eine durchdachte Möblierung von Gehwegen erhöht Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität – etwa durch Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Trinkwasserstellen und barrierefreie Oberflächen. Einheitliche Gestaltung, klare Beschilderung und Orientierungshilfen wie Stadtpläne fördern die Nutzerfreundlichkeit. Pflaster- und Plattenbeläge sollten optisch ansprechend, pflegeleicht und barrierefrei sein. Das Gestaltungshandbuch liefert abgestimmte Empfehlungen für Ausstattungselemente wie Bänke, Beleuchtung, Fahrradbügel und Begrünung je nach städtebaulichem Bereich.

Barrierefreie Gestaltung ist zentral für eine inklusive Stadtplanung und besonders wichtig in Bereichen wie Krankenhäusern, Seniorenheimen oder Haltestellen. Maßnahmen wie das Zwei-Sinne-Prinzip, angepasste Oberflächen, kontrastreiche Gestaltung und differenzierte Bordhöhen verbessern Komfort und Sicherheit für alle. Besonders im Innenstadtbereich und touristisch geprägten Zonen sollte der öffentliche Raum barrierefrei oder zumindest barrierearm sein. Das Gestaltungshandbuch liefert hierfür konkrete Maßnahmen zur frühzeitigen Vermeidung von Hindernissen und zur Orientierungshilfe für mobilitätseingeschränkte Personen.

Die Sicherheit und Nutzbarkeit von Gehwegen erfordert regelmäßige Kontrolle, Reinigung, Rückschnitt von Pflanzen sowie im Winter das zeitnahe Räumen von Schnee und Eis. Das bestehende digitale Meldeportal „Munipolis“ ermöglicht es Bürgern, Schäden und Gefahrenstellen direkt zu melden, wodurch Instandhaltungsmaßnahmen schneller umgesetzt werden können. So wird die Gehwegpflege effizient und bürgernah organisiert.



03 Radverkehr

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 2030 **2035** 2040

Zielerfüllung:

- Attraktivierung des Straßenraums
- Modal-Split für den Umweltverbund
- Nachhaltiges Angebot für Touristen

Um den Radverkehr sicher, effizient und attraktiv zu gestalten wird ein umfassendes Radverkehrsnetz mit Haupt-, Neben- und Freizeitrouen empfohlen. Hauptachsen verbinden zentrale Ziele direkt und schnell, während Nebenrouten Wohngebiete erschließen und sich für Familien sowie weniger geübte Radfahrer eignen. Das Freizeitnetz nutzt landschaftlich reizvolle Wege entlang von Ostsee und Binnensee. Neue Querungsstellen an stark befahrenen Straßen wie Sundweg oder Lütjenburger Weg sollen die Netzverknüpfung verbessern. Die zunehmende Nutzung von Pedelecs, Lastenrädern und Anhängern erfordert breitere Wege und bessere Infrastruktur. Auch die Erschließung des Gewerbegebiets und bestehende Radwegführungen sollen überarbeitet werden. Ergänzend sind neue Abstellanlagen, Reparaturstationen und Lademöglichkeiten für E-Bikes geplant. Bei Neubauten soll Radinfrastruktur von Beginn an mitgedacht werden. Bestehende Straßen könnten umgestaltet werden, teils zulasten des ruhenden Verkehrs. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen eines Aktionsplans unter Bürgerbeteiligung. Der Rahmenplan liefert dafür konkrete Standards und Empfehlungen. Die Beobachtungen und Ergebnisse der Bürgerbefragung zeigen hohen Bedarf insbesondere in folgenden Bereichen:

- **Sundweg** → Schaffung einer geeigneten Radwegeverkehrsinfrastruktur
- **Lütjenburger Weg und Dazendorfer Weg** → Trennung von Geh- und Radweg,
- **Bergstraße** → Ergänzung eines durchgängigen Radwegs insb. in Fahrtrichtung Süden.

Lücken im Radwegenetz sind an den Stellen: **Elefantenbrücke** (Schiebestrecke, Umbau nicht im Verhältnis zum Aufwand), **Binnenseepromenade / Am Jachthafen** (keine Weiterführung des Radwegs), **Binnenseepromenade / Kiekut** (keine Verbindung für Radverkehr).



3.1 Radverkehr im Längsverkehr

Priorität: **Hoch** Mittel Gering

Zeitraumen: 2028 **2030** 2035 2040

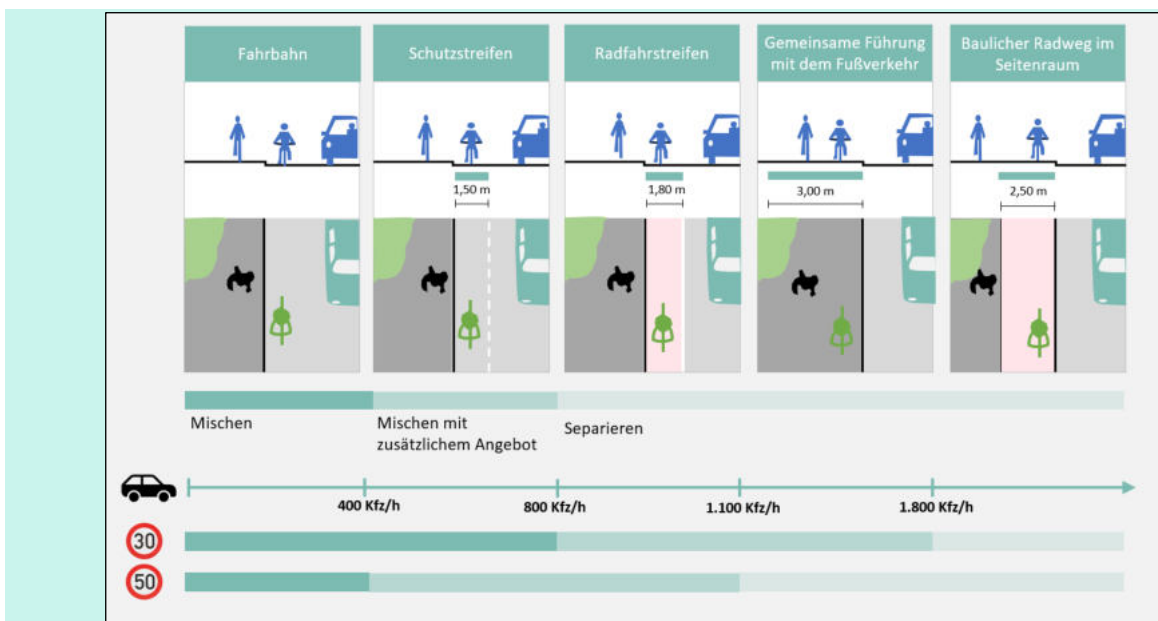
Zielerfüllung:

- Attraktivierung des Straßenraums
- Modal-Split für den Umweltverbund
- Gleiche Mobilitätschancen für alle

Im straßenbegleitenden Radverkehr kommen je nach Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Schwerverkehrsanteil unterschiedliche Führungsformen zum Einsatz, wobei sichere Trennungen zum Kfz-Verkehr besonders auf Hauptstraßen wichtig sind. Radfahrstreifen sollten mindestens 2,0 m breit sein. Bei Tempo-30-Zonen erfolgt die Radführung meist im Mischverkehr, da benutzungspflichtige Radwege dort nicht zulässig sind. Auf wichtigen Radverkehrsachsen sind auch Fahrradstraßen oder -zonen sinnvoll, in denen Radfahrer Vorrang haben und motorisierter Verkehr nur eingeschränkt zugelassen ist. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist nur bei niedrigen Verkehrsströmen und ausreichender Breite möglich, wobei der Radanteil maximal ein Drittel betragen sollte. Sicherheitsaspekte wie Dooring-Gefahren erfordern zudem ausreichend Abstand zu parkenden Autos. Beim Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn müssen sichere Übergangslösungen geschaffen werden. Auch das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung kann zur Netzverdichtung beitragen, setzt aber ausreichende Fahrbahnbreiten und klare Sichtverhältnisse voraus. Die Mindestbreite für solche Einbahnstraßen liegt je nach Verkehrssituation zwischen 3,0 und 4,7 m.

Straßenunabhängige Radwege sollten mindestens 3,0 m, Gehwege mindestens 2,0 m breit sein – getrennt geführt ergibt das eine empfohlene Mindestbreite von 5,0 m. Grundsätzlich ist eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr zu bevorzugen. Auf Nebenrouten kann auch Mischverkehr möglich sein, wenn die Grenzwerte eingehalten werden.

Für Radverkehrsanlagen sind ebene Oberflächen wie Asphalt oder Plattenbeläge ideal, während gefaste Steine und durchgehende Längsfugen vermieden werden sollten, um Unfallrisiken wie den Schieneneffekt zu verhindern. Eine Querneigung von mindestens 2,5 % (bei unebenen Wegen bis zu 4,0 %) ist notwendig, um den Wasserabfluss zu gewährleisten.



3.2 Radverkehr an Kreuzungen und Querungsstellen

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 **2030** 2035 2040

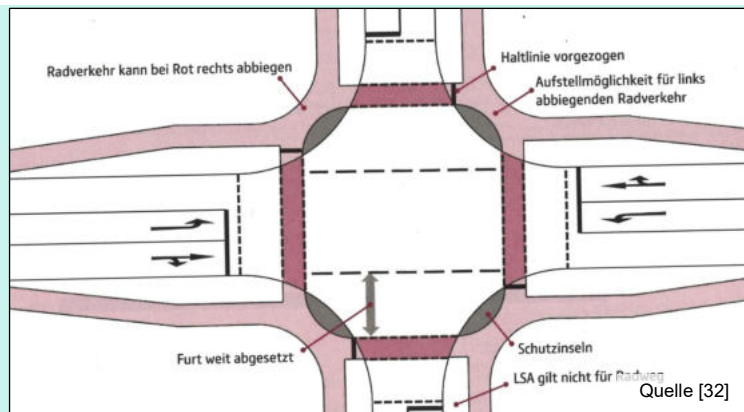
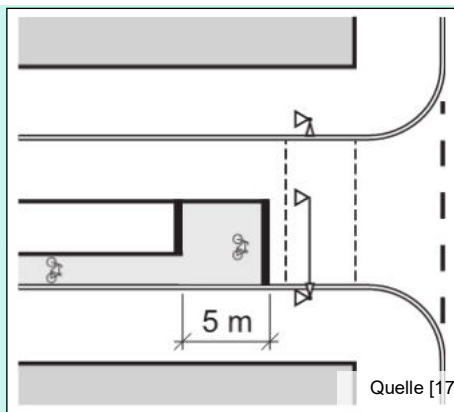
Zielerfüllung:

- Attraktivierung des Straßenraums
- Modal-Split für den Umweltverbund
- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit

Beim Kreuzen von Hauptrouten des Radverkehrs mit Hauptverkehrsstraßen sind sichere Querungslösungen wie Lichtsignalanlagen und ausreichend breite Mittellinseln erforderlich – idealerweise mit 3,0 m Breite, mindestens jedoch 2,5 m. Besonders auf Schulwegen sollten schmalere Mittellinseln vermieden werden. An Kreuzungen mit Nebenstraßen oder in Tempo-30-Zonen sollte der Radverkehr bevorzugt geführt und die Querungsstellen entsprechend gestaltet werden, z. B. mit durchgehenden, abgesenkten Bordsteinen. Unabhängig von der Straßenkategorie müssen gute Sichtverhältnisse gewährleistet sein. Zusätzlich zu den Querungsstellen für den Fußverkehr besteht Anpassungsbedarf an folgenden Stellen:

- **Dazendorfer Weg** → am Ende des Geh- und Radwegs und zum Neubaugebiet an Zufahrt Kiebitzberg,
- **Bergstraße / Feldstraße** → Radverkehrsführung anpassen,
- **Sundweg / Theodor-Storm-Straße / Möwenstraße** → Querung für die straßenunabhängige Radwegeverbindung und
- **Sundweg / Dührenkamp** → Anbindung an das Gewerbegebiet.

An Einmündungen und Kreuzungen sollte der Radverkehr möglichst fahrbahnnah geführt werden, um im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu bleiben. An Lichtsignalanlagen sollten Radfahrende sowohl direkt als auch indirekt abbiegen können, wobei eine konfliktfreie Signalführung – insbesondere gegenüber rechtsabbiegenden Kfz – entscheidend ist. Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) bieten sicheren Platz für wartende Radfahrende, vor allem bei längeren Rotphasen (vgl. Abbildung links). Eine vorgezogene Freigabe an Lichtsignalanlagen schützt vor Konflikten mit abbiegendem Kfz-Verkehr. Beim Linksabbiegen eignen sich indirekte Lösungen für unsichere Radfahrer oder an stark befahrenen Knotenpunkten, während direktes Linksabbiegen eher bei geringen Verkehrsbelastungen eingesetzt wird. Rechtsabbiegen kann durch freie Abbiegespuren oder Grünpfeile erleichtert werden, sofern keine Gefährdung für den Fußverkehr besteht. Signalgebung, Sichtbeziehungen und eine sichere Führung sind in allen Fällen entscheidend für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs.



3.3 Ausstattungsmerkmale von Radverkehrsanlagen

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 **2030** 2035 2040

Zielerfüllung:

- Attraktivierung des Straßenraums
- Modal-Split für den Umweltverbund
- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Viele Möblierungselemente der Fußverkehrsinfrastruktur wie Sitzbänke, Stadtpläne oder Trinkwasserbrunnen sind auch für Radfahrende relevant und müssen nicht gesondert geplant werden. Wichtig ist jedoch, dass auch getrennt geführte Radwege – insbesondere Hauptrouten – ausreichend beleuchtet sind, idealerweise mit energiesparender, sensorgesteuerter Beleuchtung. Hochwertige Radabstellanlagen sind essenziell für die Radverkehrsförderung und sollten sichere Befestigungen, Wetterschutz sowie optional Ladestationen und Reparaturmöglichkeiten bieten. Die Auswahl der Abstellanlagen muss sich am örtlichen Bedarf und Platzangebot orientieren. Fahrradbügel sind dabei Mindeststandard. Sammelschließanlagen eignen sich besonders für zentrale Standorte oder Wohngebiete und bieten eine kompakte, gesicherte Abstelllösung mit elektronischem Zugang.

Eine klare und lückenlose Wegweisung ist für den Radverkehr entscheidend, da Radfahrende auf gute Orientierung angewiesen sind – besonders wegen ihrer höheren Geschwindigkeit und eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten von Navigationssystemen. Alltagsrouten sollten durchgängig beschildert und mit Entfernungsangaben versehen sein, basierend auf den Vorgaben der FGSV und den Gestaltungsrichtlinien des Radverkehrskonzepts Ostholstein. Für touristische Routen kann eine abweichende, themenspezifische Beschilderung mit Symbolen oder Farben genutzt werden, um sie optisch von den Alltagsrouten zu unterscheiden. So wird sowohl Einheimischen als auch Besuchern eine sichere und intuitive Navigation ermöglicht.



QIMBY



QIMBY



Quelle [16]

04 Öffentlicher Verkehr

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 **2030** 2035 2040

Zielerfüllung:

- Modal-Split für den Umweltverbund
- Nachhaltigkeit und Klimaschutz
- Effizient Abwicklung im Stadtverkehr

Die Busnetzplanung liegt beim Kreis Ostholstein und folgt den regionalen Nahverkehrsplänen wobei kleinräumige Erweiterungen meist vom örtlichen Veranlasser geplant und finanziert werden. Kompakte Siedlungsstrukturen fördern einen effizienten Busbetrieb, während ländlich-autoorientierte Gebiete Herausforderungen darstellen. Grundlage der Netzgestaltung sind Fahrgastanalysen, Quelle-Ziel-Beziehungen und eine sinnvolle Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern wie der Regionalbahn.

Für die Stadtbusnetzkonzeption in Heiligenhafen bildet die Haltestelle Wilhelmsplatz den zentralen Umsteigepunkt, ergänzt durch die Haltestelle Am Hafen. Die Planung fokussiert sich auf die Buslinie 1, die aktuell im 60-Minuten-Takt verkehrt und durch ihre umsteigefreie, aber umwegige Führung lange Fahrzeiten aufweist. Zwei Zielnetzvarianten zeigen mögliche Verbesserungen im Stadtverkehr, während das Regional- und Schulbusnetz unverändert bleibt. Beide Varianten sehen Parkmöglichkeiten nahe der Autobahnanschlüsse vor, um touristischen Pkw-Verkehr abzufangen.

Variante 1 der Stadtbusnetzkonzeption setzt auf eine umsteigefreie Erschließung des gesamten Stadtgebiets und bindet gezielt die Seniorenwohnanlagen im Osten und Westen sowie die geplanten Mobilitätshubs an. Die Linienführung wird über den Marktplatz geführt, allerdings aufgrund der Einbahnstraßenregelung nur in einer Richtung. Die Gegenrichtung verläuft über Hafenstraße und Kiekut. Eine alternative Führung über Bergstraße, Marktplatz und Thulboden könnte die Innenstadtanbindung weiter verbessern, würde aber für einige Bewohner längere Wege zur nächsten Haltestelle bedeuten. Die Eignung dieser Strecke für Standard- oder Gelenkbusse ist begrenzt und muss geprüft werden – Kleinbusse gelten als unkritisch. Auch andere Abschnitte im Osten und Westen des Stadtgebiets bedürfen einer technischen Überprüfung hinsichtlich Befahrbarkeit und Tragfähigkeit der Straßen.

Variante 2 des Stadtbusnetzes umfasst vier Linien: Die Linien 1 und 2 sichern als Grundversorgung die Anbindung des westlichen und östlichen Stadtgebiets, inklusive Schulen, Nahversorgungszentren und Seniorenwohnanlagen, und führen beide über die neue Haltestelle am Marktplatz. Linie 2 ist als Ringlinie konzipiert, wodurch durch Umlaufplanung eine umsteigefreie Verbindung im gesamten Stadtgebiet möglich bleibt. Die touristischen Linien 3T und 4T verbinden Mobilitätshubs am Stadtrand mit Zielen wie Hafen, Strand und Ferienpark; Linie 3T richtet sich an Tages- und Übernachtungsgäste in Steinwarder/Graswarder, Linie 4T vor allem an Ferienpark-Bewohner. Für beide ist ein saisonal angepasstes Angebot zu prüfen. Insgesamt ermöglicht dieses Netz eine bedarfsgerechtere und effizientere Erschließung für unterschiedliche Nutzergruppen.

Umstiege im ÖPNV gelten oft als Hürde, doch die geplante Linienführung ermöglicht eine direkte Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtteilen. Am zentralen Umsteigepunkt Wilhelmsplatz sollte ein abgestimmter „Zentralanschluss“ mit kurzen Umsteigezeiten von 2–3 Minuten geprüft werden. Um die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Stadtverkehrs zu erhöhen, wird eine Taktverdichtung auf 30 oder 15 Minuten empfohlen – deutlich über dem aktuell üblichen 60-Minuten-Takt. Regelmäßige Abfahrten und erweiterte Betriebszeiten (werktags 6–21 Uhr, am Wochenende ab 8 Uhr) sowie ein dichter Takt für touristische Linien in der Hauptsaison sollen zusätzlich zur Mobilitätswende beitragen.



4.1 Haltestellenausstattung

Priorität: **Hoch** Mittel Gering

Zeitraumen: **2028** 2030 2035 2040

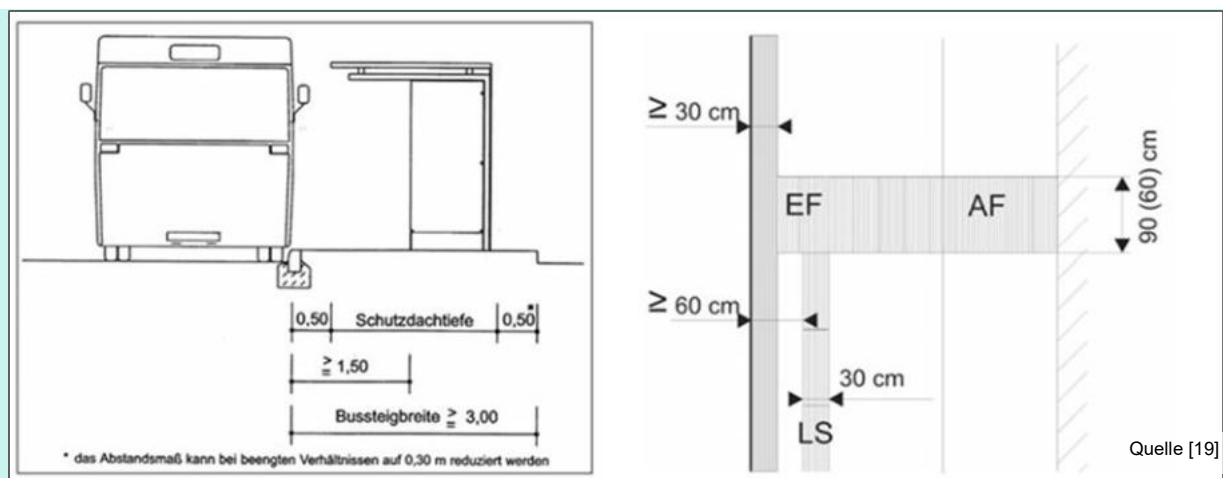
Zielerfüllung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit
- Attraktivierung des Straßenraums

Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ist ein zentrales Ziel des ÖPNV gemäß §8 PBefG und dem Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP), wobei Ausnahmen zulässig sind – etwa bei geringer Verkehrsbedeutung, schwierigen baulichen Bedingungen, unverhältnismäßigen Kosten oder nahegelegenen barrierefreien Alternativen. Der RNVP nennt klare bauliche Anforderungen, etwa ausreichend breite Gehwege und den Verzicht auf Hochborde oder Wartehallen, wenn diese die Nutzung durch Rollstuhlfahrer einschränken. Haltestellen sollten nur dann barrierefrei umgebaut werden, wenn auch die Umgebung entsprechend gestaltet werden kann. Zur Priorisierung des Ausbaus empfiehlt der RNVP ein Bewertungssystem, das Lage, Netzbedeutung, Fahrgastzahlen und Nähe zu senioren- oder behindertengerechten Einrichtungen berücksichtigt.

Für eine komfortable, sichere und barrierefreie Nutzung des ÖPNV sind gut ausgestattete Haltestellen ein zentraler Bestandteil der Infrastruktur.

- **Wartebereiche:** Mindestbreite von 3,0 m für ausreichenden Bewegungsraum; bei Platzmangel kann der Gehweg durch Haltestellenkaps (z. B. durch Unterbrechung von Parkstreifen) erweitert werden.
- **Einstiegshöhe:** Anpassung der Bordsteinkanten für einen höhengleichen Einstieg in Niederflrbusse, entsprechend den eingesetzten Fahrzeugen.
- **Taktile Leitlinien:** Orientierungshilfen entlang der Bordkante für sehbehinderte Menschen zur Verbesserung der Zugänglichkeit.
- **Ausstattung:** An allen Einstiegs-Haltestellen sollten Wetterschutz, Sitzgelegenheiten sowie Fahrpläne, Tarifinformationen und Liniennetzpläne vorhanden sein. Zentrale Haltestellen sollten zusätzlich mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet werden.
- **Beleuchtung:** Gute Ausleuchtung – besonders an weniger frequentierten Haltestellen – zur Erhöhung der Sicherheit in den Abend- und Nachtstunden.



4.2 Transportmittelwahl

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 **2030** 2035 2040

Zielerfüllung:

- Modal-Split für den Umweltverbund
- Nachhaltigkeit und Klimaschutz
- Effizient Abwicklung im Stadtverkehr

Die Auswahl geeigneter Fahrzeuge ist ein zentraler Baustein für einen wirtschaftlichen, flexiblen und nutzerfreundlichen Linienbusverkehr. Durch eine bedarfsgerechte Flottenplanung lassen sich Betriebskosten senken, die Auslastung optimieren und Ressourcen effizient einsetzen. Besonders wichtig ist der Einsatz barrierefreier Niederflrbusse mit breiten Einstiegen, ausreichenden Mehrzweckflächen sowie gut sichtbaren Bedienelementen und sicheren Haltemöglichkeiten, um eine inklusive Nutzung für alle Fahrgäste zu gewährleisten – auch im ländlichen Raum. Der Einsatz von E-Bussen kann zudem zur Reduzierung lokaler Emissionen und Lärmbelastung beitragen, insbesondere in sensiblen Bereichen wie der Innenstadt oder Fußgängerzonen. Allerdings erfordert ihre Einführung eine individuelle Prüfung der Ladeinfrastruktur und der betrieblichen Rahmenbedingungen.

Auch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme erhöht die Attraktivität des ÖPNV, vor allem in ländlichen Regionen, in denen kombinierte Wegeketten zwischen Rad und Bus eine wichtige Rolle spielen. Dafür müssen entsprechende technische Anpassungen wie Fahrradträger oder ausreichend Stellplätze im Fahrzeug vorgesehen werden. Speziell für den innerstädtischen Einsatz – etwa im Bereich Marktplatz – ist eine Prüfung der Straßengeometrie notwendig. Hier könnten kleinere Fahrzeuge wie Klein- oder Midibusse mit 8 bis 32 Fahrgastplätzen eine sinnvolle Lösung darstellen, um enge Straßenräume sicher und zuverlässig bedienen zu können. Eine flexible Fahrzeugwahl, die auf den konkreten Bedarf und die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt ist, trägt somit wesentlich zur Qualität und Zukunftsfähigkeit des ÖPNV bei.



05 Kfz-Verkehr

<u>Priorität:</u>	Hoch	Mittel	Gering	
<u>Zeitraumen:</u>	2028	2030	2035	2040

Zielerfüllung:

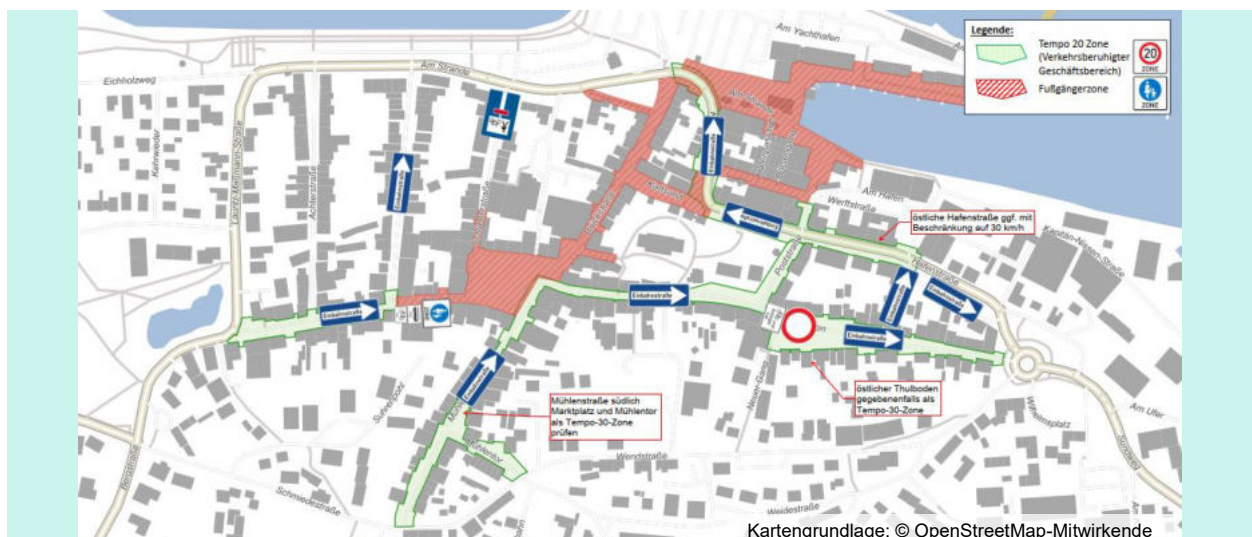
- Modal-Split für den Umweltverbund
- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Attraktivierung des Straßenraums

Der Konzeptbaustein „Straßennetz / Kfz-Verkehr“ definiert die künftige Entwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes und berücksichtigt alle Verkehrsarten. Ziel ist eine möglichst verträgliche Abwicklung der Nutzungsansprüche, wobei der Umweltverbund bei Flächenkonflikten Vorrang erhält.

Heiligenhafen verfügt über ein klar strukturiertes Straßennetz, das durch Umstufungen einzelner Straßenzüge angepasst wird, ohne die Grundstruktur zu verändern. Die geplante Einbahnregelung in der Hafenstraße und Kiekut schafft Raum für Fuß- und Radverkehr, führt aber zu Verkehrsumlagerungen, die näher zu untersuchen sind. Während am Wilhelmsplatz und am Knoten Am Strande / Kiekut Entlastungen erwartet werden, sollte die Leistungsfähigkeit weiterer Knotenpunkte wie Am Strande / Eichholzweg und Bergstraße / Schmiedestraße geprüft werden. Für erstgenannten ist ein Kreisverkehr mit 26 m Außendurchmesser vorgesehen. Die überregionale Erreichbarkeit verbessert sich durch die Fehmarnbeltquerung und den Ausbau der B 207. Der Kfz-Verkehr soll auf das Hauptverkehrsstraßennetz konzentriert bleiben, wo höhere Geschwindigkeiten gelten. In sensiblen Bereichen – etwa Schulumfeldern oder entlang der Hafenstraße – sind jedoch lokale Temporeduzierungen zu prüfen.

Die Innenstadt Heiligenhafens ist bereits stark für den Kfz-Durchgangsverkehr eingeschränkt, insbesondere durch Einbahnstraßen, eine Fußgängerzone und die Sperrung des Marktplatzes für den motorisierten Verkehr in Ost-West-Richtung. Künftig soll ein Großteil der Innenstadt als Tempo-20-Zone ausgewiesen werden, um Rad- und Kfz-Verkehr gleichberechtigt und verträglicher zu führen. Ergänzend wird empfohlen, das Einbahnstraßennetz auf die Poststraße auszuweiten und den Thulboden östlich der Poststraße nur für Anlieger freizugeben, um die Verkehrsberuhigung weiter zu stärken.

Autoreduziertes Wohnen – als stellplatzfreies oder autofreies Konzept – setzt gute Nahversorgung, attraktive Radwege und eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung voraus. In Heiligenhafen ist das Potenzial dafür derzeit begrenzt, einzelne Projekte ohne wohnungsnahe Stellplätze sind jedoch denkbar, wenn ein Mobilitätskonzept den Verzicht auf private Pkw realistisch unterstützt.



5.1 Parkraumkonzept

Priorität: **Hoch** Mittel Gering

Zeitraumen: **2028** 2030 2035 2040

Zielerfüllung:

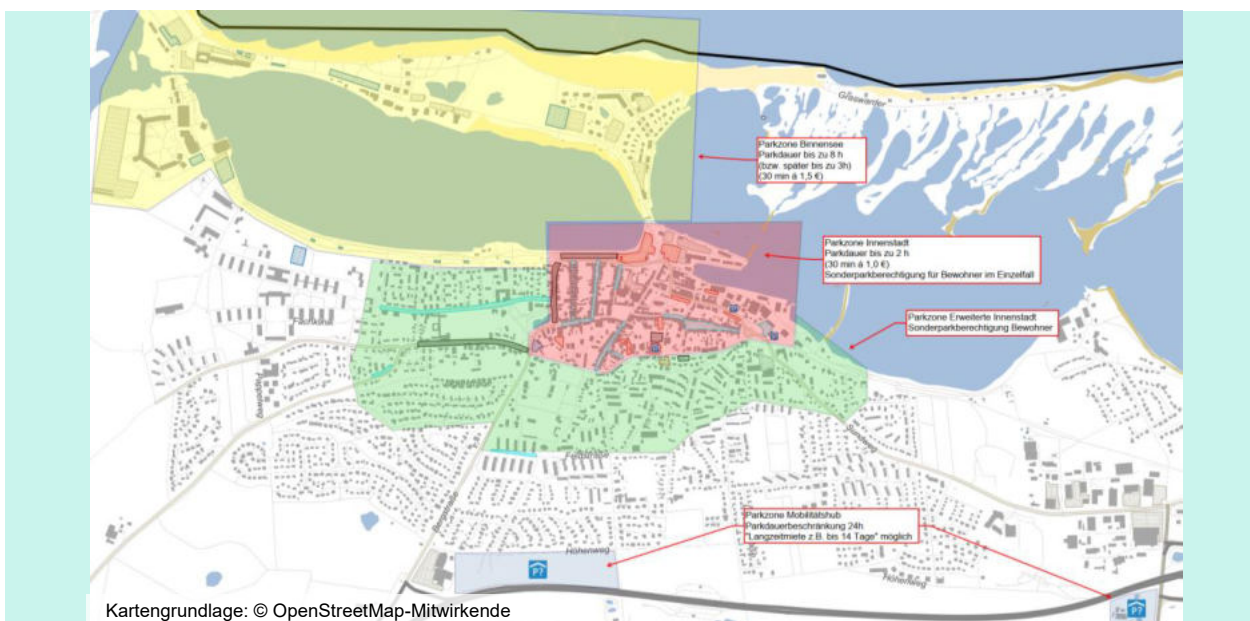
- Attraktivierung des Straßenraums
- Modal-Split für den Umweltverbund
- Effizient Abwicklung im Stadtverkehr

Parkraumbewirtschaftung zielt auf eine effiziente, umweltfreundliche und sozial gerechte Nutzung begrenzter Stellflächen, indem sie Parkdruck reduziert, den Parksuchverkehr verringert und unterschiedliche Nutzergruppen gezielt steuert. Voraussetzung dafür sind ein hoher Parkdruck, konkurrierende Nutzungsansprüche und eine verkehrsbezogene Begründung.

Das Parkraumkonzept sollte öffentliches und privates Stellplatzangebot einbeziehen und private Parkbedarfe vorrangig auf privaten Flächen decken. In Heiligenhafen ist das Angebot grundsätzlich ausreichend, in der Tourismushauptsaison kommt es jedoch zu punktuellen Engpässen. Der bestehende Regelungs- und Gebührenmix sollte vereinfacht und vereinheitlicht werden.

- **Einfachheit und Klarheit:** Ziel ist eine klare und einheitliche Parkraumnutzung für alle Nutzergruppen.
- **Gute Auffindbarkeit:** Parkmöglichkeiten sollen leicht auffindbar sein, um Parksuchverkehr zu vermeiden.
- **Lenkung der Nachfrage:** Das Konzept soll die Verkehrsnachfrage steuern und die Parkraumnutzung gezielt auf vorgesehene Bereiche konzentrieren.

Zur Steuerung der Parkraumnutzung wird eine Einteilung in vier Parkzonen empfohlen, die unterschiedliche Nutzergruppen und Regelungen (z. B. Parkdauer, Preise) berücksichtigen. In der Innenstadt liegt der Fokus auf Bewohnern, Kunden und Gästen, mit kurzen Parkzeiten (max. 2 Stunden) und starker preislicher Steuerung (1,0 bis 1,5 €/30 Minuten, ggf. mehr). Für Bewohner sind Ausnahmen in ausgewählten Straßen vorgesehen, und eine „Brötchentaste“ mit 15 Minuten kostenfreiem Kurzzeitparken wird an bestimmten Standorten vorgeschlagen. Während Ferienunterkünfte meist über ausreichend eigene Parkplätze verfügen, sollen neue Angebote für Tages- und Mehrtagestouristen am Stadtrand geschaffen und gut mit ÖPNV sowie Radverkehrsangeboten angebunden werden.



5.2 Umgestaltungsmaßnahmen zur Einbahnstraße Kiekut

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 2030 **2035** 2040

Zielerfüllung:

- Attraktivierung des Straßenraums
- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit

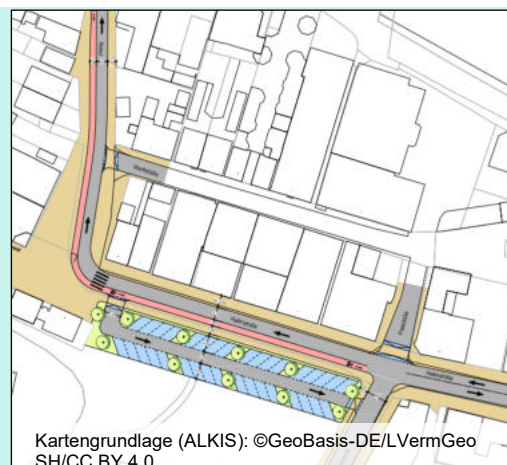
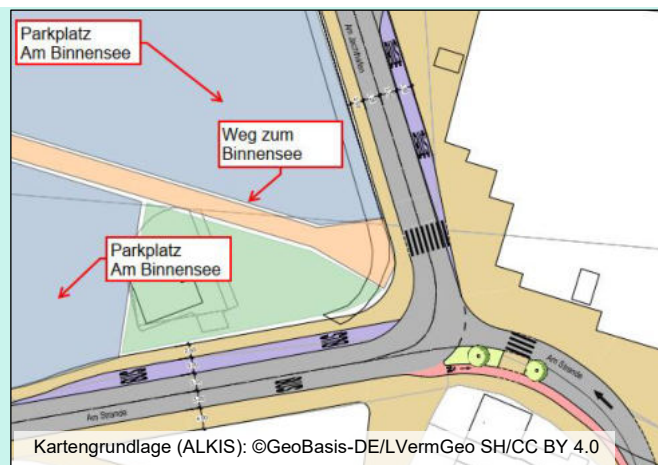
Die geplanten Maßnahmen im Bereich Hafenstraße / Kiekut basieren auf den Vorarbeiten aus dem städtebaulichen Rahmenplan und dem Verkehrskonzept für die Innenstadt Heiligenhafens. Im Zentrum steht dabei die Einführung einer Einbahnstraßenregelung, die neue Gestaltungsspielräume für den Straßenraum eröffnet – insbesondere zugunsten von Fuß- und Radverkehr. Die westliche Hafenstraße soll dabei umgebaut werden: Die Gehwege werden beidseitig verbreitert, der Radverkehr in westlicher Richtung im Mischverkehr und in östlicher Richtung auf einem eigenen Radfahrstreifen geführt. Parkstände bleiben erhalten, werden aber neu angeordnet, wobei durch Optimierungen rund vier Stellplätze entfallen. Angesichts des bestehenden Parkraumangebots ist diese Reduktion unkritisch, zumal Alternativen in fußläufiger Entfernung vorgesehen sind.

Eine vollständige Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr ist denkbar und könnte testweise eingeführt werden. Die Belieferung, der Busverkehr und der Radverkehr müssen dabei weiter möglich bleiben.

Der Knotenpunkt Am Strande/Kiekut/Am Jachthafen soll ebenfalls umgebaut werden. Durch die Einbahnstraße entfallen Abbiegespuren, wodurch Flächen für Fuß- und Radverkehr gewonnen werden. Künftig soll dort eine „abknickende Vorfahrtstraße“ entstehen, bei der Kiekut untergeordnet wird – eine Umsetzung ist im weiteren Planungsverlauf zu prüfen.

Die Planung sieht außerdem eine verbesserte Führung des Fuß- und Radverkehrs zwischen Binnenseeparkplatz, Kiekut und Brückstraße vor. Auch die dortige Bushaltestelle (bisher für zwei Gelenkbusse) bietet Optimierungspotenzial, z. B. durch eine moderate Verschiebung nach Westen.

Die geschätzten Umbaukosten betragen mindestens 1,5 Mio. €. Dabei sind Kostenrisiken zu berücksichtigen, etwa durch mögliche Altlasten, Anpassungen am Straßenaufbau und notwendige Erneuerungen der Entwässerung. Die vorhandenen Schmutz- und Regenwasserkanäle sind auf Zustand und Dimensionierung zu prüfen. Insgesamt stärkt die Maßnahme den Umweltverbund und erhöht die Aufenthaltsqualität im Bereich Hafenstraße/Kiekut.



06 Verknüpfung der Verkehrsmittel & neue Mobilitätsformen

Priorität: Hoch Mittel Gering

Zeitraumen: 2028 2030 2035 **2040**

Zielerfüllung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Effizient Abwicklung im Stadtverkehr
- Attraktivierung des Straßenraums

Multimodale und intermodale Mobilität wird zunehmend wichtiger, um den Umstieg vom privaten Pkw auf umweltfreundliche Alternativen zu fördern. In Heiligenhafen besteht großes Potenzial für Mobilitätsstationen und Sharing-Modelle, insbesondere in touristisch stark frequentierten Zeiten. Die Kombination physischer Umsteigepunkte mit digitalen Angeboten kann die Mobilität insgesamt verbessern. Herausforderungen bestehen in der Rentabilität im ländlichen Raum. Dennoch bietet gezieltes Standortmanagement gute Möglichkeiten, Mobilitätsangebote attraktiv und wirtschaftlich umzusetzen.

Vorgesehen sind zentrale Mobilitätsstationen z. B. am Wilhelmsplatz und ergänzend Mobilitätspunkte an der Hafenstraße und Wendstraße. Weitere geeignete Standorte: Parkplatz Binnensee, Steinwarder, Tourismus-Service und Kitas. Auch an Autobahnzufahrten sollen Mobilitätsstationen entstehen, um den Umstieg vom Auto auf innerstädtische Leihfahrzeuge zu erleichtern. Sharing-Angebote sollten gezielt in touristisch und wohnräumlich gut angebundenen Lagen realisiert werden.

Stationen mit festen Stellplätzen eignen sich besonders für strukturierte Mobilitätsangebote in Wohngebieten oder an Knotenpunkten, während Free-Floating-Fahrzeuge mehr Freiheit im Stadtgebiet ermöglichen. Kleine, wendige Fahrzeuge sind ideal für kurze Alltagsfahrten und reduzieren Parkdruck, größere Autos unterstützen Einkäufe, Gepäcktransporte oder gewerbliche Nutzung. Ergänzend erhöhen Leihfahrräder, Lastenräder und E-Scooter die Vielfalt – besonders für Touristen und für die letzte Meile. Mobilitätsstationen bündeln diese Angebote mit Infrastruktur wie Lademöglichkeiten, Radabstellanlagen und Serviceelementen. Kleinere Mobilitätspunkte vernetzen dezentrale Standorte mit Bus, Fahrrad und Sharingangeboten. Eine zentrale Mobilitäts-App kann Buchung, Bezahlung und Echtzeit-Informationen bündeln – barrierefrei, intuitiv und für alle Verkehrsmittel. Damit entsteht ein integriertes System, das sowohl Alltagspendelnde als auch Besuchende effizient, nachhaltig und komfortabel mobil hält.



07 E-Ladesäulen

Priorität: Hoch **Mittel** Gering

Zeitraumen: 2028 **2030** 2035 2040

Zielerfüllung:

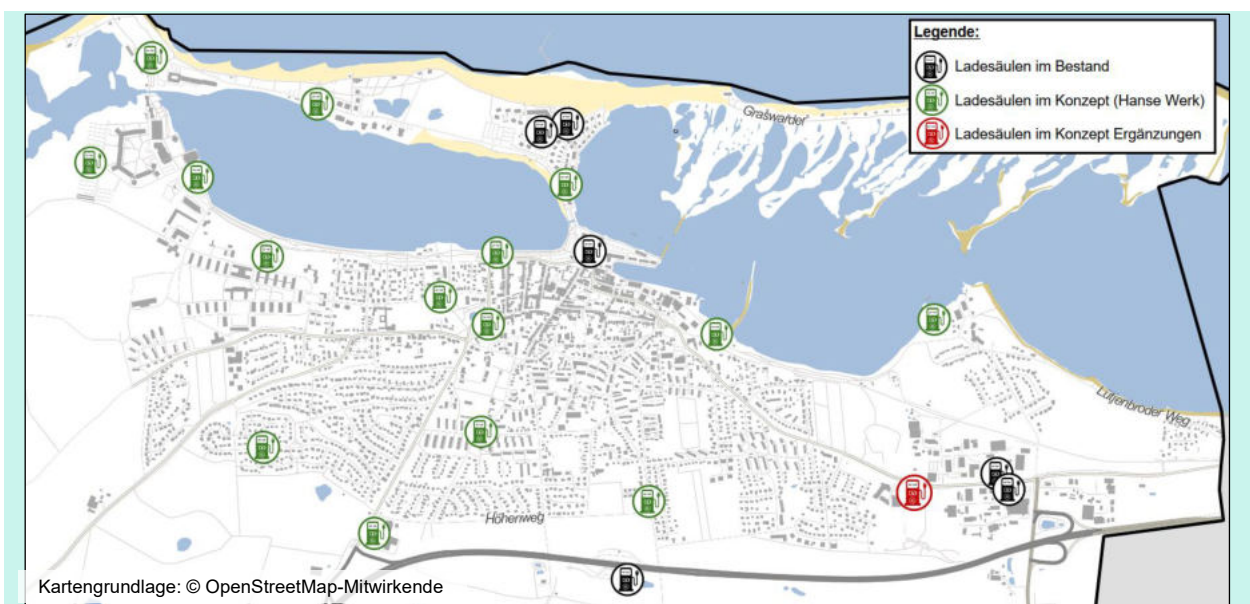
- Effizient Abwicklung im Stadtverkehr
- Nachhaltigkeit und Klimaschutz
- Attraktivierung des Straßenraums

Elektromobilität wird als Teil der Mobilitätswende diskutiert, da sie lokal keine Schadstoffe emittiert und leiser fährt. Ab 30 bis 50 km/h dominieren jedoch die Abrollgeräusche der Reifen, sodass sie primär eine Antriebswende darstellt. Dennoch gilt Elektromobilität als wichtiger Beitrag zur Klimaneutralität. Technologisch gibt es verschiedenste Ansätze von Mild-Hybrid-Technologien (nutzen Bremsenergieerückgewinnung), über Plug-in-Hybride bis hin zu vollelektrischen Fahrzeugen.

Bei der Ladeinfrastruktur wird zwischen Wechselstromsystemen (AC) mit geringeren Ladeleistungen und Gleichstromsystemen (DC) mit höheren Ladeleistungen und kürzeren Ladezeiten unterschieden. Das Ziel der Bundesregierung sind 15 Millionen Elektro-Pkw bis 2030, rund 30 % des aktuellen Bestands. Dafür muss auch die private Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Das GEIG schreibt vor, dass beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet wird, bei Nicht-Wohngebäuden jeder dritte Stellplatz sowie mindestens ein Ladepunkt. Bei Renovierungen gelten ähnliche Vorgaben, allerdings mit höheren Schwellenwerten.

Eine rein private Ladeinfrastruktur reicht jedoch nicht aus, sodass öffentliche Ladepunkte nötig sind. In Heiligenhafen gibt es bereits Ladepunkte, beispielsweise am Kapitän-Willi-Freter-Platz und im Gewerbegebiet Sundweg, teils mit bis zu 300 kW Leistung. Für die wachsende Zahl an Elektrofahrzeugen ist dies künftig nicht ausreichend. Daher hat die HanseWerk AG 2022 eine Standortanalyse mit 15 Vorschlägen vorgelegt. Diese umfassen touristische Standorte wie den Ferienpark, Steinwarder und den Parkplatz Gosch, aber auch Wohngebiete.

Die Standorte in stark touristisch frequentierten Bereichen sind sinnvoll, während in Wohngebieten vor allem Mehrfamilienhäuser ohne private Stellplätze priorisiert werden sollten. Ladepunkte in Einfamilienhausgebieten haben dagegen eine geringere Priorität, da dort private Lademöglichkeiten leichter umsetzbar sind. Ergänzend wird ein Standort an der Warderschule empfohlen.



7 Literaturverzeichnis

- [1] Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Regionaldaten für Heiligenhafen, Stadt, Hamburg: <https://region.statistik-nord.de/detail/01100000100000000000/1/348/763/>, 2023.
- [2] ALP Institut für Wohnen und Stadtenwicklung GmbH, Fortschreibung der Wohnraumbedarfsanalyse für die Stadt Heiligenhafen, Hamburg, 2022.
- [3] Bundesagentur für Arbeit, Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort - Deutschland, Länder, Regierungsbezirke, Kreise und Gemeinden (Stichtag: 30.06 des Jahres), Nürnberg: https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=1523064&topic_f=beschaeftigung-sozbe-gemband, 2011 bis 2023.
- [4] Bundesagentur für Arbeit, Pendler - Jahresdaten zu Ein- und Auspendlern für Kreise und Gemeinden, Nürnberg, Berichtsjahr 2023.
- [5] Bundesagentur für Arbeit, Geringfügig entlohnte Beschäftigte nach Arbeits- und Wohnort (Jahreszahlen zum Stichtag 30.06.2023), Nürnberg, 2023.
- [6] Statistisches Bundesamt (Hrsg.), „Destatis - statistisches Bundesamt,“ [Online]. Available: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/06/PD24_N032_13.html#:~:text=N032%20vom%2026.%20Juni%202024%20WIESBADEN%20%E2%80%93%20Homeoffice,im%20Homeoffice%2C%20wie%20das%20Statistische%20Bundesamt%20%28Destatis%29%20mitteilt., \[Zugriff am 25.03.2025\].](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/06/PD24_N032_13.html#:~:text=N032%20vom%2026.%20Juni%202024%20WIESBADEN%20%E2%80%93%20Homeoffice,im%20Homeoffice%2C%20wie%20das%20Statistische%20Bundesamt%20%28Destatis%29%20mitteilt., [Zugriff am 25.03.2025].)
- [7] dwif Wegweisend im Tourismus, Wirtschaftsfaktor Tourismus für Heiligenhafen 2022, München, 2023.
- [8] infas, DLR, IVT und infas 360, Mobilität in Deutschland - Regionalbericht Metropolregion Hamburg und Hamburger Verkehrsverbund GmbH, Bonn, Berlin, Mannheim, Hamburg, 2019.
- [9] Deutscher Gewerkschaftsbund, Mobilität in Ostholstein - Ergebnisse der Kurzumfrage im April 2021, 2021.
- [10] O.trend GmbH, Kontinuierliche Marktforschung zum öffentlichen Verkehr in Schleswig Holstein - Jahresbericht 2022 für den Nachverkehrsverbund Schleswig Holstein GmbH, Leipzig, 2023.
- [11] Kreis Ostholstein (Hrsg.), Kreis Ostholstein - Vierter Regionaler Nahverkehrsplan, Eutin, 2021.
- [12] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), „Mobilität in Deutschland - Kurzbericht,“ Bonn, 2025.
- [13] Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Fahrzeugzulassungen (FZ) - Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden (1. Januar 2022), Flesburg, 2010 bis 2023.
- [14] Metropolregion Hamburg, Erreichbarkeiten in der Metropolregion Hamburg, Hamburg: <https://metropolregion.hamburg.de/erreichbarkeitsanalysen/>, o.J..
- [15] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06 - korrigierter Nachdruck 2009, Köln, 2009.
- [16] Büro Lebensraum Zukunft UG, Radverkehrskonzept für den Kreis Ostholstein, Kiel, 2017.
- [17] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA, Köln, 2010.
- [18] Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH, Stadt Heiligenhafen - Verkehrskonzept für das Fördergebiet "Innenstadt", Neumünster, 2021.
- [19] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs - EAÖ, Köln, 2013.
- [20] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Unfallatlas, <https://unfallatlas.statistikportal.de/>.

- [21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen - M Uko, Köln, 2012.
- [22] P. K. M. D. Cornelius Obier, „Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030,“ Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Kiel, 2022.
- [23] Lebens Raum Zukunft Planungsbüro für Wegweisung, Tourismus und Konzepte, „Radverkehrskonzept für den Kreis Ostholstein,“ Kreis Ostholstein, Eutin, 2018.
- [24] Stadt Heiligenhafen (Hrsg.), „Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt Heiligenhafen,“ Heiligenhafen, 2023.
- [25] Stadt Heiligenhafen (Hrsg.), „Material- und Gestaltungshandbuch Heiligenhafen,“ Heiligenhafen, 2024.
- [26] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA, Köln, 2002.
- [27] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, ReStra Hamburger Regelwerke für die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen (Fassung 30.06.2022), Hamburg, 2022.
- [28] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001 (als Anhang zu den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen), 2001.
- [29] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen ... - E Klima, Köln, 2022.
- [30] Deutsches Institut für Normung e.V., „DIN 18040-3, Barrierfreies Bauen,“ Beuth-Verlag, Berlin, 2014.
- [31] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen -H BVA-, Köln, 2011.
- [32] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ad-hoc-Arbeitspapier zu sogenannten "geschützten Kreuzungen", Köln, 2021.
- [33] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr M WBR, Köln, 2024.
- [34] Greenpeace e.V., Radfahrende schützen - Klimaschutz stärken - Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten, Hamburg, 2018.
- [35] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs - EAR, Köln, 2023.
- [36] Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, „Klimaschutzbericht 2022 - der Bundesregierung nach §10 Absatz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes,“ 2022.
- [37] B. d. J. u. f. Verbraucherschutz, „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität,“ 2021.
- [38] HanseWerk, „Elektromobilität - Ladelösungen für die Stadt Heiligenhafen“.
- [39] Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Berlin, 2019.

8	Anlagen	
Anlage 1	Fußläufige Erreichbarkeit der Kita-Standorte	161
Anlage 2	Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschule (Theodor-Storm-Schule).....	163
Anlage 3	Fußläufige Erreichbarkeit der maßgebenden Nahversorgungsangebote	165
Anlage 4	Querungsstellen für den Fußverkehr.....	167
Anlage 5	Erreichbarkeit der weiterführenden Schule im Radverkehr.....	169
Anlage 6	Erreichbarkeit der maßgebenden Nahversorgungsangebote im Radverkehr.....	171
Anlage 7	Radverkehrsführung im Stadtgebiet.....	173
Anlage 8	Darstellung der Fahrradabstellanlagen	175
Anlage 9	Fahrradreparaturstationen und Schließfächer.....	177
Anlage 10	Regionalbuslinien in Heiligenhafen	179
Anlage 11	„Schulbuslinien“ in Heiligenhafen.....	181
Anlage 12	Stadtbuslinie in Heiligenhafen	183
Anlage 13	Lage der Bushaltestellen im Stadtgebiet und Einzugsbereiche.....	185
Anlage 14	Haltestellenausstattung an den einzelnen Haltepunkten.....	187
Anlage 15	Kategorisierung des Straßennetzes	189
Anlage 16	Geschwindigkeitsregelungen im Straßennetz	191
Anlage 17	Fußverkehrskonzeption	193
Anlage 18	Radverkehrskonzeption.....	195

Anlage 1

Fußläufige Erreichbarkeit der Kita-Standorte

Anlage 2

Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschule (Theodor-Storm-Schule)

Anlage 3

Fußläufige Erreichbarkeit der maßgebenden Nahversorgungangebote

Anlage 4

Querungsstellen für den Fußverkehr

Anlage 5

Erreichbarkeit der weiterführenden Schule im Radverkehr

Anlage 6

Erreichbarkeit der maßgebenden Nahversorgungsangebote im Radverkehr

Anlage 7 Radverkehrsführung im Stadtgebiet

Anlage 8

Darstellung der Fahrradabstellanlagen

Anlage 9 Fahrradreparaturstationen und Schließfächer

Anlage 10 Regionalbuslinien in Heiligenhafen

Anlage 11 „Schulbuslinien“ in Heiligenhafen

Anlage 12 Stadtbuslinie in Heiligenhafen

Anlage 13

Lage der Bushaltestellen im Stadtgebiet und Einzugsbereiche

Anlage 14 Haltestellenausstattung an den einzelnen Haltepunk- **ten**

Anlage 15 Kategorisierung des Straßennetzes

Anlage 16 Geschwindigkeitsregelungen im Straßennetz

Anlage 17 Fußverkehrskonzeption

Anlage 18 Radverkehrskonzeption

